04143

2

SECRETO

C.O.A.C.
EXP E. INTERNO Nº ∅443

C.O.A.C.
ARCHIVO Nº 2-D-10

"DEFINICION DEL NIVEL DE PARTICIPACION DE LA AVIACION NAVAL Y DE LA INFANTERIA DE MARINA EN EL CAMPO DE LA CONDUCCION DE LA ARMADA Y DE LAS OPERACIONES NAVALES"

CLASIFICADO

CONTIENE: Fotocopia del Oficio COOP,OF9 Nº 33/82"S".

ARMADA ARGENTINA
SECRETO

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
SECRETARIA GENERAL
FECHA:
N. I. C-0189

Nº 33/82 "S"
Letra COOP, OF9

FOLIO Nº 1
ARCHIVO LA ARMADA

PUERTO BELGRANO, 23 de julio de 1982

OBJETO: S/Tarea Punto 4. Resolución COAR 398

AL SEÑOR JEFE DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA

En cumplimiento a lo ordenado en Resolución COAR N° 398, Agregado N° 1, punto 4. "Definición del nivel de participación de los Aviadores Navales e Infantes de Marina en el campo de la conducción de la Armada y de las Operaciones Navales", considero que en la actual organización de la Armada, la participación de estos dos grupos está bien implementada, tanto en los niveles de conducción operativa a través de los Comandos de la Aviación Naval y de la Infantería de Marina, como en los niveles de decisión política y administrativa mediante la existencia de las respectivas jefaturas.

Durante los últimos años, parece evidente que ambos grupos se han acercado considerablemente al tronco común. En la actualidad es difícil establecer caracteres netamente distintivos entre un oficial de la Aviación Naval, un Infante o uno de cubierta. Todos tienen similar formación integral y naval, todos conviven en las mismas casas y alojamientos, tienen actividades personales comunes y hablan un idioma técnico común. Es opinable si esta integración se debe fundamentalmente a la orgánica establecida hace ya varios años o a la realidad de las operaciones y actividades realizadas. O sea, si la orgánica hubiese sido distinta, sería menor la actual integración ?. En mi particular convicción, ambos factores tienen su influencia. Entre ellos la existencia del COMANDO DE OPERACIONES NAVALES no es desdeñable; por responsabilidad y presencia se torna en un factor aglutinador de inquietudes y esfuerzos y nivelador de oportunidades y responsabilidades.

Si se optase por un cambio de orgánica en la Armada, se deberá tener especialmente en cuenta el evitar que cualquiera de estos grupos humanos queden fuera de los dos campos importantes de decisión naval, el operativo y el administrativo pero que es el de la conducción superior.

Los aviadores navales, desde un punto de vista reglamentario, no tienen ninguna limitación práctica. Sin embargo la tienen en los hechos. Creo que en la actualidad una mayor imbricación no sólo es posible sino que es conveniente. Debería haber más aviadores navales tanto en los niveles de decisión operativos como en los administrativos y viceversa, destinar oficiales de cubierta a aquellos puestos de la organización aeronaval que no requieran específicamente ser aviador, Bases Aeronavales, navegador de Neptune o similar, comunicaciones, inteligencia, armamento.

C.O.A.C.
ARCHIVO Nº 2-D-10

C.O.A.C.
EXP.E. INTERNO Nº 0443

CLASIFICADO

ARMADA ARGENTINA

SECRETO

Nº ....

Letra ....

FOLIO Nº 2

ARCHIVO ... DE LA ARMADA

///...

Con respecto de la Infantería de Marina, si bien la capacitación básica es diferente, es necesario determinar el correcto balance entre el dimensionamiento del número de oficiales de I.M. con respecto al resto y la no limitación actual para determinadas funciones como direcciones generales, inteligencia, escuelas de formación, etc.

Estas medidas podrían balancear la desaparición de los Comandos o Jefaturas de ambas organizaciones si ello resultara de un nuevo estudio orgánico.

DISTRIBUCION: Original: destinatario - Duplicado: Archivo COOP

ARMADA ARGENTINA – COMANDO DE OPERACIONES NAVALES

JUAN JOSE LOMBARDO
VICEALMIRANTE
COMANDANTE DE OPERACIONES NAVALES

ESTADO MAYOR GENERAL de la ARMADA
ENTRÓ: 30 JUL 1982

ES COPIA

ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA – DESPACHO GENERAL – SECRETARIA GENERAL

HUGO DI ROCCO
CAPITAN DE NAVIO
JEFE DESPACHO GENERAL

ARMADA ARGENTINA – ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA – SECRETARIA GENERAL

ROBERTO B. DE LA CRUZ
CAPITAN DE FRAGATA I.M.
SECRETARIO GENERAL INTERINO DEL
ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA

FOLIO Nº 3

ARCHIVO ... LA ARMADA

DEFINICION DEL NIVEL DE PARTICIPACION DE LA AVIACION NAVAL Y DE LA INFANTERIA DE MARINA EN EL CAMPO DE LA CONDUCCION DE LA ARMADA Y DE LAS OPERACIONES NAVALES

INTRODUCCION

La experiencia de la campaña de las Islas Malvinas, ha demostrado claramente lo decisivo de la aviación en la guerra naval y la vigencia de las operaciones anfibias.

El enemigo logró la conquista de esas islas en una operación que tuvo éxito, en primer lugar, porque obtuvo la imprescindible Superioridad Aérea que asegurase la libertad de acción de sus fuerzas aéreas y de superficie, navales y terrestres.

Su propósito estuvo a punto de ser frustrado por la acción de la aviación propia, que no tuvo éxito debido a errores doctrinarios, de procedimientos y técnicos de la Fuerza Aérea Argentina y a la obsolencia y escaces de los medios de la Aviación Naval.

Las especulaciones que se realizan sobre la ventaja otorgada a la amenaza submarina enemiga y a sus fuerzas de superficie, que habrían contado con la información brindada por satélites para detectar las fuerzas de superficie propias, no constituyen un elemento en realidad determinante.

Estas fuerzas más tarde o más temprano habrían sido, como lo fueron el 3 de mayo, detectadas por la exploración aeronaval embarcada enemiga, cuyos helicópteros y aviones cuentan con adecuados potenciales de exploración y fueron empleados en números apreciables.

A fin de disponer de más elementos de juicio, que permitan un correcto análisis del tema de estudio ordenado, se agregan a continuación las conclusiones que este Comando extrae de esa Campaña.

CONCLUSIONES Y APRECIACION CAMPAÑA DE LAS ISLAS MALVINAS

1- Conclusiones

1.1. La Armada careció de las capacidades necesarias para hacer frente a la amenaza enemiga.

FOLIO Nº 4 ARCHIVO ARMADA

Esa falta de capacidad, puede resumirse en los siguientes factores decisivos que se analizan con más detalle en el ANEXO Nº 1.

1.1.1. En cuanto a la doctrina.

1.1.1.1. Omisión en la DOCFUARA de la responsabilidad primaria de obtener la Superioridad Aérea en las áreas y rutas marítimas de interés y sobre las costas y territorios enemigos, cuando éstos últimos están incluídos en un teatro de operaciones tipicamente naval o la Fuerza Aérea no está en capacidad de lograrlo.

1.1.1.2. Planificación improvisada.

1.1.1.3. Alistamiento operativo incompleto.

1.1.1.4. No se identificaron los correctos objetivos materiales cuyo logro hubieran decidido la campaña.

1.1.1.5. Incorrecta distribución de los medios.

1.1.1.6. Poca o ninguna participación de aviadores navales en los altos niveles de decisión y planificación e inteligencia, lo que no asegura una total comprensión del rol de la aviación en la Guerra Naval.

1.1.2. En cuanto a los medios.

1.1.2.1. Portaaviones A.R.A. "25 DE MAYO" obsoleto.

Su tamaño no permite configurar un Grupo Aeronaval Embarcado balanceado en cantidad y calidad, para enfrentar simultaneamente amenazas en las tres dimensiones.

1.1.2.2. Unidades de superficie de escolta al PAL con muy baja capacidad antisumbarina.

Las futuras incorporaciones no parecen solucionar esta deficiencia.

ARCHIVO LA ARMADA FOLIO Nº 5

1.1.2.3. Aviación Naval.

Cantidad de aviones y tripulaciones insuficientes desproporcionadas al rol de la aviación en la Guerra Naval y a la cantidad de medios de superficie y submarinos de la A.R.A. (se incluyen en esta apreciación las incorporaciones futuras previstas).

1.1.2.4. Inexistencia de distintos tipos de aeronaves, imprescindibles para cumplir las tareas asignadas.

1.1.2.5. El grueso de las aeronaves en servicio son obsoletas, tanto desde el punto de vista de las plataformas como de los sensores y sistemas de armas.

Salvo excepciones no guardan relación, en cuanto a su actualización, con los medios de superficie y submarinos a incorporar y con los que han debido enfrentarse.

Por otra parte los medios más modernos, con la sola excepción de los aviones SUE, están constituídos por aeronaves de adiestramiento (de muy relativa aptitud para el combate), de transporte y de enlace.

1.2. La Fuerza Aérea, confirmando la experiencia de otras naciones, ha impuesto su voluntad de ejecutar operaciones independientes en total coincidencia con su propia teoría de la guerra, la que está basada en una exagerada apreciación sobre la omnipresencia y poder de destrucción de la aviación y en la subestimación de las fuerzas Navales y terrestres de superficie y de la aviación embarcada.

Agravando lo expuesto, debe agregarse que lo anterior no fué acompañado por una coherente adhesión a su Doctrina Fundamental, que exige el logro de la Superioridad Aérea como un requisito para el ejercicio del poder aéreo en las operaciones aerotácticas (que son aquellas que se desarrollan, según su propia definición en un teatro de operaciones naval o terrestre).

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 16

Todo ello ha contribuído, en proporción directa a la libertad de acción así conferida a la Aviación del enemigo (y por carácter transitivo a sus fuerzas navales y terrestres), al resultado negativo de la campaña.

Si a lo analizado más arriba se agrega que, la FAA:

1.2.1. Ha desarrollado una exagerada campaña de acción psicológica, coincidente con declaraciones y actitudes de neto corte político de su Comandante en Jefe, que sugieren cierta subordinación de los objetivos especificamente militares a los políticos, situación inaceptable desde el punto de vista de las operaciones, cualquiera sea los motivos ulteriores.

1.2.2. No tiene como responsabilidad primaria las operaciones en el mar y en consecuencia no desarrolla doctrina, procedimientos ni medios específicos, y que por otra parte, si esa responsabilidad le fuera asignada probablemente desarrollaría las correspondientes capacidades desde la óptica de su propia teoría de la guerra, (como lo sugiere la propia experiencia en lo que se refiere a las operaciones de apoyo a las fuerzas terrestres)

1.2.3. A menos que se desarrolle de manera desproporcionada a la Armada y al Ejército, no estaría en condiciones de satisfacer los requerimientos simultáneos en un teatro de operaciones navales y otro terrestre.

Puede concluirse con fundadas razones, que no es aceptable que la factibilidad de ejecutar operaciones en el mar, dependa de la participación directa y decisiva de la Fuerza Aérea.

1.3. El resultado de la campaña confirma la importancia del poder naval y las bases doctrinarias propias, que concurrentemente, coinciden de manera general con las del enemigo.

Quedar revalorizadas en particular:

1.3.1. Las operaciones anfibias.

ARCHIVO ARMADA FOLIO Nº 7

1.3.2. El rol de los portaaviones, que según la incorrecta apreciación de algún observador mal informado o mal intencionado, podría aparecer disminuído como consecuencia de la necesidad de mantener al PAL A.R.A. "25 DE MAYO" en aguas de poca profundidad, debido a la amenaza submarina (desproporcionalmente incrementada en la oportunidad, por tener que operar aferrado a la defensa a un lugar geográfico).

2- Apreciación

De las anteriores conclusiones, surgen las siguientes apreciaciones:

2.1. La Armada no tiene actualmente la capacidad necesaria para:

- Vigilar el mar argentino
- Enfrentar la amenaza, simultanea o no, de los siguientes medios proyectados desde posiciones relativas favorables
  = 12/16 aviones de caza y ataque de alta perfomance.
  = 1/2 submarinos convencionables modernos.

En consecuencia, teniendo en cuenta que:

- La mayoría de las naciones de América del Sur poseen medios equivalentes a los descriptos como amenaza,
- Las posiciones relativas favorables a que se hacen referencia pueden ser materializadas por un portaaeronaves relativamente modesto
- Nuestro actual enemigo, Gran Bretaña, posee 3 portaaviones, con capacidades de operar con 12 o más aviones SEA HARRIER; que nuestro enemigo ideológico, la Unión Soviética, posee otros 4 de similares características y que es probable que nuetros potenciales enemigos Brasil e inclusive Chile los adquirán.

Puede afirmarse que la Armada no está en condiciones de cumplir su misión (DOCFUARA, Art. 120), de:

- Asegurar la soberania en el mar argentino y sus costas, ante

ARCHIVO ... FOLIO Nº 8 ... ARMADA ... FOLIO Nº

un enemigo que la disputa con una fuerza como la descripta más arriba,

- Proyectar el poder naval sobre el territorio de los posibles enemigos dentro del marco regional.
- Vigilar y mucho menos aun controlar, aquellas áreas del Atlántico Sur de interes vital para la nación (Estrecho DRAKE y Mar Antártico, aguas juridiscionales de las islas Argentinas en el Atlántico Sur, etc)

2.2. La Fuerza Aérea, a traves del prestigio obtenido y/o a la posición política asumida:

- Estará en mejor condiciones de imponer sus teorias de guerra, ante un gobierno civil.
- Como consecuencia de lo anterior, es probable que obtenga del próximo gobierno civil ventajas importantes en cuanto a la asignación de fondos para su reequipamiento, en detrimento del de la Armada
- Intentará desplazar a la Armada de parte de sus responsabilidades sobre el control del mar, en particular en los aspectos específicos de la aviación (Por ejemplo a travez de la Constitución de un "Comando Costero" o "Rama Aeromarítima")
- Probablemente reclute en los proximos años lo mejor de la juventud argentina que haya elegido una carrera militar, tal como sucedió con la Armada luego de las revoluciones del año 1955, 1976, etc.

NIVEL DE PARTICIPACION DE LA AVIACION NAVAL Y DE LA INFANTERIA DE MARINA EN EL CAMPO DE LAS OPERACIONES NAVALES

Si bien las conclusiones y apreciaciones anteriores proveen una base practica originada en una experiencia reciente, se cree conveniente efectuar el siguiente análisis sobre la participación de la Aviación Naval en el campo de las Operaciones Navales. Se interpretó que el mismo, así como las anteriores conclusiones sobre la vigencia de las Operaciones Anfibias

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 9

lleva implícita la opinión de este Comando sobre la participación de la Infantería de Marina en las Operaciones Navales.

De la misión de la ARMADA ARGENTINA, y otras precisiones y definiciones efectuadas en la "DOCTRINA FUNDAMENTAL PARA LA CONDUCCION DE LAS FUERZAS NAVALES ARGENTINAS", surgen evidentes los lineamientos de la Estrategia Naval propia.

Se trata en principio de alcanzar, en caso de conflicto armado, alguno o todos los objetivos de la Guerra Naval en aquellas áreas marítimas de interés.

Dado el requisito de todo acto militar, de ser Apto, Factible y Aceptable, se aprecia a priori que la determinación de los objetivos a lograr y las áreas de interés, constituyen una tarea selectiva, que depende de la situación y de la misión.

Con el propósito de identificar con más precisión los elementos básicos de esa estrategia, a continuación se analizan por separado los objetivos de la guerra naval y las áreas de interés principal para la ARMADA ARGENTINA.

1. Según la DOCTRINA FUNDAMENTAL PARA LA CONDUCCION DE LAS FUERZAS NAVALES ARGENTINAS (DOCFUARA, Art. 202), los objetivos de la Guerra Naval son:

   - Negar al enemigo el uso y control de áreas marítimas.

   - Obtener el uso y control de áreas marítimas.

   - Mantener el uso y control de áreas marítimas.

   - Actuar contra costas y territorios enemigos.

   El uso/control del mar es un requisito para todas las otras funciones navales y muchas de las funciones de las otras FF.AA..

   Connota no solo el uso/control de la superficie, sino que también el del ambiente aeroespacial y las profundidades de las áreas marítimas, así como el de determinados lugares terrestres.

   No abarca simultaneamente a todas las áreas marítimas, sino que se ejerce solo cuando se lo considera necesario o es requerido, y ello

ARCHIVO DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 70

por tiempos variables y con diferentes grados de intensidad y confianza.

Con respecto a esos grados de intensidad y confianza, cabe aclarar que según la definición de la Armada (DOCFUARA, Art. 203), el control del mar significa la posibilidad de utilizarlo en condiciones de seguridad razonable, mientras que las interferencias por parte del enemigo solo son posibles corriendo un riesgo desproporcionadamente grande.

Por su parte, el termino uso del mar no está definido. A los efectos del presente análisis se adopta la siguiente definición: "Posibilidad de utilizar el mar en condiciones razonables de seguridad". Por lo tanto, la diferencia entre uso y control del mar es un problema de relatividad referido a la libertad de acción, que para oponerse al propio uso, se confiere al enemigo.

El uso del mar no implica la capacidad de negárselo al enemigo, pero nadie puede afirmarse, con lógica suficiente, que puede obtener y mantener el control de un área marítima si no está en condiciones de hacerlo.

Para una misma capacidad del enemigo, el negarle el uso y control del mar requiere menor esfuerzo que obtener y mantener el control propio

La afirmación anterior surge evidente al considerarse que, para negar el uso y control de un área marítima, basta (salvo casos particulares con negar la capacidad de uso/control de por lo menos uno de los espacios que la integran.

Más concretamente, el objetivo de negar el uso/control de un área marítima al enemigo, puede ser satisfecho dirigiendo el esfuerzo principal propio sobre uno de esos espacios con precedencia a los restantes. (Por ejemplo el Aeroespacial).

Por su parte, las acciones del Poder Naval sobre las costas y/o territorios enemigos, constituyen por lo general un objetivo que requiere más esfuerzos y/o capacidades propias que las de lograr y mantener el uso y control de áreas marítimas, pues ellos constituyen un requisito previo a satisfacer.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 11

Los propósitos que pueden animar esta proyección son, entre otros:

- Oponerse a la amenaza enemiga proyectada desde tierra, contra la propia habilidad de obtener y mantener el uso y control de áreas marítimas.
- Capturar y mantener lugares en tierra, desde los cuales ejercer el control del mar.
- Desgastar/destruir en su propio territorio, intereses vitales del poder militar y económico enemigo.
- Contribuir a la conquista del territorio enemigo.

La capacidad de proyectar a tierra el poder naval propio, no debe necesariamente materializarse para ser redituable.

Esa capacidad puede mantenerse en potencia desde posiciones relativas favorables, de manera de aferrar con la amenaza así representada, no solo a fuerzas navales sino que también a fuerzas terrestres y aéreas del enemigo, y éstas en magnitud desproporcionadas a las propias, que se encuentran multiplicadas por la movilidad estratégica de las fuerzas aeronavales o anfibias.

Esta capacidad es de evidente trascendencia en el caso de naciones en conflicto que comparten extensas fronteras terrestres y que simultaneamente están caracterizadas por extensos litorales marítimos (tal el caso de Argentina, Brasil y Chile), donde con esta estrategia se puede influir, tal vez decisivamente, en la situación militar en tierra.

Con respecto a esta última apreciación, es conveniente tener en cuenta que en virtud del aislamiento parcial de sus fronteras terrestres suele asignarse a la ARGENTINA, desde el punto de vista geopolítico y geoeconómico, características de insularidad.

Sería un error extender esa característica al punto de vista militar Para los ejércitos modernos y mucho más para la Aviación, no existen en la actualidad fronteras terrestres infranqueables. Puede afirmarse que para el Aviador Naval, la masa continental austral que separa los oceanos Pacífico y Atlántico, no constituye otra cosa que aguas restringidas para el empleo de los medios de superficie y submarinos

ARCHIVO ... ARMADA
FOLIO
Nº 12

2. Como se ha dicho anteriormente, la determinación de las distintas áreas de interés es una tarea relativamente selectiva, que puede según la situación y la misión, incluir o no aguas oceánicas y/o del litoral enemigo, pero que siempre abarca partes del litoral marítimo propio, pues en él:

- Se concentran los intereses marítimos propios.

- Se encuentran las posiciones relativas favorables para proyectar el Poder Naval propio a aguas oceánicas y/o directamente al litoral marítimo enemigo y/o a sus costas y territorios.

- Se materializa el espacio que provee profundidad para la defensa de las costas y territorio propio, de una amenaza proyectada desde el mar.

Por analogía, se deduce que en el litoral marítimo enemigo se encuentran las áreas donde el uso y control propio del mar, puede afectar de manera decisiva el curso de un conflicto entre naciones distintas de las superpotencias.

Ello por supuesto no descarta las áreas oceánicas, en particular en el caso de naciones que no tienen litorales marítimos contiguos, dor de se exige el uso y control de determinadas áreas en aquellas aguas para poder actuar en ese litoral.

3. A fin de contar con el poder que permita alcanzar los objetivos detallados, en las correspondientes áreas de interés, la ARMADA ARGENTINA contempla (DOCFUARA, Art. 207) entre otras fuerzas, la constitución de las siguientes:

- Fuerzas Navales Estratégicas; que son aquellas que permiten la proyección del poder naval propio contra los intereses vitales del ene migo.

- Fuerzas Navales de Defensa del Territorio; que son aquellas que pro tegen del poder naval enemigo, los intereses vitales propios.

Para la constitución de las mismas, se prevee la disponibilidad de di tintos elementos componentes, que formando parte de un sistema flexible, pueden ser combinados para llevar a cabo las distintas operaciones que son inherentes a la guerra en el mar.

ARCHIVO ... ARMADA FOLIO Nº 17

Es evidente que para que esos elementos realmente integren un sistema flexible y eficiente, los correspondientes medios deben ofrecer la posibilidad de adaptarse a un rápido y fluído cambio de la situación, de manera de poder satisfacer en oportunidad, cantidad y calidad, las correspondientes capacidades requeridas en ambos tipos de fuerzas.

La adaptación de los medios a que se hace referencia, depende de las siguientes características de los mismos:

- Movilidad funcional
- Aptitud para ser empleados en las diferentes operaciones navales.

3.1. Se entiende aquí por movilidad funcional, a la capacidad de un medio de combate para trasladarse de un lugar a otro, sin inconvenientes insuperables originados por las características hidrotopográficas de la superficie que los separa y en el menor tiempo posible, con el propósito de integrarse o apoyar a una Fuerza de Tareas.

Es función del elemento en que se desplaza, su velocidad y la distancia que puede recorrerse sin reabastecerse de combustible.

Es cualidad necesaria para la oportuna transferencia de ese medio de un tipo de fuerza a otra, cuando las correspondientes posiciones se encuentran muy separadas.

En el espacio estratégico argentino, la movilidad funcional se puede medir para las aeronaves en horas y para las unidades de superficie y submarinas en días.

Sus características de movilidad permite a la aviación, materializar posiciones relativas favorables en un mismo lugar, para así satisfacer, por ejemplo, los requerimientos de apoyo a dos fuerzas de tareas, que no pueden prestarse entre sí apoyo mútuo debido a los accidentes geográficos y/o distancias que las separan.

3.2. Las operaciones navales requieren de la capacidad de cumplir las siguientes tareas funcionales de combate básicas:

- Guerra antiaérea

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 14

- Guerra antisubmarina
- Guerra antisuperficie
- Guerra antiterrestre
- Guerra de minas
- Guerra anfibia

Asimismo requieren de las siguientes tareas de apoyo de combate básicas:

- Obtención de Inteligencia
- Sostén Logístico
- Comando, control y comunicaciones

En el cuadro siguiente se indican para los distintos medios navales (Aéreos, de Superficie y Submarinos), su capacidad para ser empleados en cada una de esas tareas funcionales básicas.

TAREAS FUNCIONALES BASICAS				MEDIOS		
				Aeronaves	de Superficie	Submarinos
Operaciones de Combate	Antiaéreas	Superioridad Aérea		X		
		Defensa Aérea		X	X	
	Antisubmarinas	Ofensiva		X		X
		de Protección		X	X	X
	Antisuperficie			X	X	X
	Antiterrestres	En la costa		X	X	
		En el interior		X		
	Anfibias	Desembarco	En la costa	X	X	
			En el interior	X		
		Apoyo de Fuego	En la Costa	X	X	
			En el interior	X		
	de Minas	Minado	Ofensivo	X		X
			Defensivo		X	
		Antiminado		X	X	
Operaciones de Apoyo de Combate	De Inteligencia	Alarma Aérea	Perfiles altos y Medios	X	X	
			Perfiles bajos	X		
		Marítima		X	X	X
		Terrestre		X		
	De Comando, Control y Comunicaciones			X	X	
	De Sostén Logístico			X	X	

En el mismo puede observarse que de las 20 tareas funcionales identificadas, los medios aéreos pueden satisfacer 19, los de superficie 12 y los submarinos 5, o sea el 95%, el 60% y el 25% respectivamente.

ARCHIVO ... LA ARMADA
FOLIO
Nº 15

Asimismo puede observarse, que la aptitud de los submarinos está dirigida a negar al enemigo el uso y control de las profundidades y superficie del mar, mientras que las de los medios aéreos y de superficie lo están hacia la obtención y mantenimiento del propio uso y control del mar y a la proyección a tierra.

3.3. De lo expuesto en 3.1. y 3.2., puede concluirse que las aeronaves constituyen uno de los medios más aptos para satisfacer los requerimientos de un sistema realmente flexible y efectivo para la guerra naval.

Refuerza no solo las capacidades de los medios de superficie y submarinos, sino que tambien encuentran en ellos, en particular el portaaviones, un complemento que multiplica su alcance y capacidad de permanencia, y más aún, no solo satisfacen requerimientos que no pueden ser cubiertos por aquellos, sino que tambien los reemplazan con más eficiencia en determinadas tareas.

La inserción de las aeronaves en la Armada no se realiza, y no puede realizarse, como un arma más, pues no lo son.

El concepto de aeronave expresa, además del medio en que se navega, la idea de vehículo tripulado. Esta característica, que permite a la aeronave poner al hombre sobre su objetivo, en condiciones de ejercer la iniciativa de accionar con flexibilidad, es la que la diferencia definitivamente de un misil o un proyectil o un sensor y le confiere el carácter de medio combate, a los efectos de las operaciones, y de unidad, a los efectos de su conducción (R.G.S.N. Art. 11.101.011).

Por otra parte, no es orgánico ni práctico, la inserción de las aeronaves en un esquema que no contemple sus peculiaridades. Por ello las mismas son organizadas y conducidas dentro de la denominación genérica de AVIACION, para la que la Armada acepta la siguiente definición "Aviación es el conjunto de sistemas de armas capaz de proyectar la fuerza contra el enemigo mediante el uso de aeronaves" (PROFUARA 02, Art. 1.1.01).

De lo expuesto en el presente análisis, puede concluírse que la participación de la Aviación Naval en las Operaciones Navales:

- Está total y correctamente establecida en la Doctrina Fundamental de

ARCHIVO ... LA ARMADA
FOLIO Nº 16

la Armada Argentina.

- Es vital para el desarrollo y éxito de esas operaciones.
- Exige un desarrollo armónico con el de los otros componentes del Poder Naval, lo contrario sería garantía de fracazo para las operaciones.

DEFINICION DE LA PARTICIPACION DE LA AVIACION NAVAL EN EL CAMPO DE LA CONDUCCION DE LA ARMADA

Como surge de las definiciones de Poder Naval (DOCFUARA 114), Armada y Aviación Naval (R.G.S.N., Art. 11.101.001 y Art. 31.101.001), ésta última no es una Institución, sino que conforma un elemento de un todo orgánico y funcional, la Armada, organizado y conducido al solo efecto de obtener el máximo rendimiento de sus posibilidades.

Siendo la conducción (DOCFUARA, Art. 305) la aplicación del Comando a la solución de un problema militar, se deduce que la Aviación Naval, como elemento funcional que es, no puede en ese carácter participar de la conducción de la Armada. Para ello necesitaría ser Institución ó persona.

Por otra parte, como lo demuestra la experiencia, no todos los componentes de la Armada se encuentran desarrollados armónicamente, ni las respectivas comunidades tienen participación en las decisiones del más alto nivel de la Institución, como se desprende de los siguientes hechos objetivos referidos a los medios aeronavales y a los oficiales orientados en Aviación:

- Ninguno de los siguientes cargos fué ocupado jamás por un Aviador Naval:

= COMANDANTE EN JEFE DE LA ARMADA
= JEFE DEL ESTADO MAYOR General Naval ~~DEL COMANDO EN JEFE DE LA ARMADA~~ VL CARPINTERO?
= JEFE DE OPERACIONES DEL E.M.G. Naval ~~COMANDO EN JEFE DE LA ARMADA~~
= COMANDANTE DE OPERACIONES NAVALES
= JEFE DE ESTADO MAYOR DEL COMANDO DE OPERACIONES NAVALES
= COMANDANTE DE LA FLOTA DE MAR
= JEFE DEL ESTADO MAYOR DEL COMANDO DE LA FLOTA DE MAR
= COMANDANTE DE PORTAAVIONES
= OTROS

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 17

de Oficiales propios, en cuanto a las realidades de la guerra en el mar, deformaciones que quizá, deriven en graves males para la Nación en caso de conflicto.

Retomando el tema de las dos relaidades expuestas, se observa, que paralelamente al adecuado desarrollo de los medios de superficie y submarinos y al rezagado de los aeronavales, los más altos puestos de conducción integral de la Armada, son siempre ocupados por Oficiales Superiores no orientados en Aviación.

No corresponde a este nivel, analizar las causas por las cuales esos puestos no fueron ocupados alguna vez por un Aviador Naval, ni emitir juicios sobre las razones por las que el desarrollo de los medios no ha sido armónico.

No obstante ello, sí puede afirmar, con lógica suficiente, que esa desproporción entre los medios no es atribuíble a la participación decisiva de Oficiales del Cuerpo Combate, Escalafón Naval Comando, Orientación Aviación, en la más alta conducción institucional y operativa de la Armada.

Por otra parte, esa participación solo puede lograrse a travez de la actual reglamentación, más concretamente, las previsiones del Reglamento Orgánico de la Armada y las correspondientes conclusiones de las Juntas de Calificaciones.

De esa manera, por el propio equilibrio de la naturaleza, que reparte uniformamente las cualidades en los hombres de una misma extracción y formación, se podrá contar alternativamente en cada uno de los puestos decisivos de la Institución con Oficiales Superiores, que compensen y complementen los intereses y puntos de vista doctrinarios de las distintas orientaciones y así asegurar un desarrollo armónico del Poder Naval

CONCLUSIONES

1. De las conclusiones extraídas del conflicto armado con Gran Bretaña, surge que:

   1.1. La aviación fué decisiva

   1.2. La Armada no tiene actualmente la capacidad para enfrentar una

ARCHIVO ... ARMADA FOLIO Nº 17

amenaza, simultánea o no, de los siguientes medios proyectados desde posiciones relativas favorables:

= 8/12 aviones de caza y ataque de alta perfomance

= 1/2 Submarinos convencionales modernos

1.3. No es aceptable que la factibilidad de ejecutar operaciones en el mar, dependa de la participación directa y decisiva de la Fuerza Aérea.

1.4. La Fuerza Aérea he alcanzado gran prestigio, de donde se deduce que ocupará en el futuro inmediato un lugar de privilegio, que le permitiría mejorar su equipamiento aún a costo del de la Armada y que intentaría desplazarla de parte de sus responsabilidades en el control del mar.

2. Del análisis del nivel de participación de la Aviación Naval en el campo de las Operaciones Navales, que surge que esa participación:

2.1 - Está total y correctamente establecida en la Doctrina Fundamental de la ARMADA ARGENTINA.

2.2 - Es vital para el desarrollo y éxito de esas operaciones.

2.3 - Exige un desarrollo armónico con el de los otros componentes del Poder Naval, lo contrario sería garantía de fracaso para las operaciones.

3. Del análisis del nivel de participación de la Aviación Naval en el Campo de la Conducción de la Armada, surge que:

3.1. La Aviación Naval como elemento funcional que es, no puede participar en la conducción.

3.2. El desarrollo armónico del Poder Naval puede lograrse a travez de una real integración de los Oficiales del Cuerpo Combate, Escalafón Naval Comando, Orientación Aviación, a los más altos niveles de la conducción Institucional y Operativa, tal cual lo prevee la actual reglamentación.

4. Se imponen medidas que solucionen los déficits actuales del Poder Naval, y que de manera general están relacionados con su aviación.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 19

5. La participación de la Infantería de Marina en el campo de la conducción de la Armada y de las Operaciones Navales, queda implícita en los siguientes argumentos:

   5.1. Vigencia y trscendencia de las Operaciones Anfibias, tal cual se deduce de la experiencia de la campaña de las Islas Malvinas.

   5.2. Importancia de la proyección del Poder Naval sobre las costas y territorios enemigos.

ACCION RECOMENDADA

De las anteriores conclusiones, surge la siguiente acción recomendada:

Asegurar una eficiente participación de la Aviación Naval en el campo de las Operaciones Navales, a travez de un adecuado desarrollo de sus medios, acorde a las necesidades de la Armada, y en la participación de los Oficiales Orientados en Aviación, en todos los niveles de conducción para los que reglamentariamente estén habilitados.

Para llevar a cabo esa acción recomendada se sugiere:

1. Realizar un estudio integral de desarrollo de medios de la Armada. A tal efecto, en el Anexo 2 se sugiere un método para el mismo.

   Teniendo en cuenta el tiempo que demandaría ese estudio y las correspondientes adquisiciones, así como la situación económica actual, se sugiere adoptar el siguiente Plan de Emergencia de reequipamiento, basado en las conclusiones del reciente conflicto con Gran Bretaña y en función de las operaciones previstas en el Plan "ORION", el cual se detalla en el anexo 3.

   En ese Plan de Emergencia se presentan dos niveles a alcanzar, Nivel Vital y Nivel Mínimo. Asimismo, como una guía de lo modesto del mismo se agrega un Nivel Mínimo Ideal, que satisface las operaciones funcionales detalladas [illegible] ; el mismo no contempla los requerimientos que exigiría un nuevo portaaviones, que reemplace al obsoleto A.R.A. "25 DE MAYO".

   El Nivel Vital incluye los mínimos medios a incorporar, sin los cuales no se puede:

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 20

- Asegurar la vigilancia del Litoral Marítimo Argentino.

- Enfrentar las capacidades de un Submarino Clase "OBERON".

- Enfrentar las capacidades de los aviones de combate tipo Sea Harrier (Royal Navy). F5F/MIRAGE 50 (FACH y FAB)

- Efectuar el helitransporte de una sección reforzada de I.M. en territorio hostil.

- Efectuar ataques aéreos ante defensas aéreas comparables a las propias.

Esos medios son, con primera prioridad:

- 2 Aviones Be 707-320 (Exp) adaptados como exploradores antisuperficie, recolectores de inteligencia electronica y tanqueros; deberían incorporar misiles Aire-Superficie.

- 9 Helicópteros SH-3H o similares, equipados para guerra antisubmarina de protección cercana, alarma antisuperficie y de aviones de baja altura (hasta 60 MN de la Fuerza); deberían incorporar misiles Aire-Superficie. Permiten la protección por períodos cortos de navegación, durante las 24 horas del día. A menos que se renuncie a la capacidad de transportar aviones de ataque en el PAL A.R.A. "25 DE MAYO", exigen la disponibilidad de un Portahelicopteros.

  El mismo puede ser construído en mínimo tiempo y con mínimo costo, a partir de un casco mercante ya existente.

- 12 Aviones F-4E o similares, con capacidad de combate aéreo todo tiempo, equipados con misiles de mediano alcance - posición relativa del blanco indiferente y armas antisuperficie
  Permitirían:

  = Mantener por 24 horas seguidas (1 solo día) una PAC permanente sobre una fuerza naval a 300 MN de la costa propia, o
  = Disputar la superioridad Aérea por períodos de hasta 2/3 horas sobre esa Fuerza, o
  = Disputar la Superioridad Aérea sobre áreas de la IGTF ó Islas Malvinas.
  = Proveer escolta, a ataques aéreos (la gran mayoría de los avio-

FOLIO No ARMADA ARCHIVO

nes derribados en MLV, lo fueron por carecer de ella), o

= Efectuar ataques a más de 600 MN sin reaprovisionamiento (excepto los anticuados "Camberra", ningún otro avión de la Armada o FAA supera en la actualidad las 400 MN).

- 6 Helicópteros de propósitos generales, tipo AH-SA 365 N. Permiten el transporte táctico de una sección reforzada de I.M. a más de 150 MN (y regreso), aún en condiciones nocturnas.

- 6 Helicópteros de ataque, tipo AH-SA 365 N. Permiten la escolta y apoyo de fuego a la sección helitransportada. Ataque antitanque. Exploración antiterrestre. Control de la superficie del canal de Beagle. Operación con el equipamiento adecuado IR y LLTV en condiciones nocturnas y de baja visibilidad

Con segunda prioridad son necesarios:

- 2 Aviones RF-4E o similares, para reconocimiento táctico multisensor.

- 3 Aviones Falcon 50 (EXP) o similares, adaptados para reconocimiento marítimo y guerra electrónica, y de ser posible misiles aire superficie.
  Permitirían efectuar reconocimiento del orden de batalla y designación de blancos a aviones de ataque, así como batir piquetes radar y tráfico marítimo en aguas oceánicas.

-6 Helicópteros embarcados en DD y Fragatas, tipo SH-SA 365 N o similares, equipados con radar antisuperficie con capacidad aire-aire y MAD, torpedos antisubmarinos y misiles aire-superficie.

- Transformar los aviones F-28, de manera que puedan proveer combustible en vuelo a aviones de combate (KF-28).

Simultaneamente con la incorporación de estas aeronaves se prevee la desafectación de otras que carecen de valor combativo o se las pasa a reserva (SH-3D, A4Q, A4E, B-80, PL-6, S2A, P-2, EMB-III y WG-13).

Por su parte, el Nivel Mínimo preve los mínimos medios a incorporar que permitirían satisfacer las tareas inherentes al Plan ORION, y que habría permitido disponer de una capacidad, tambien mínima, para el reciente conflicto con Gran Bretaña.

FOLIO Nº 22

2. Dado que no escapa a la comprensión de este Comando, la realidad de que determinados Cargos no puedan ser cubiertos según la lógica expuesta oportunamente, se aconseja el método aplicado por la Armada de los EE.UU. durante y a partir de la 2da. Guerra Mundial. Armada con la cual la Argentina, comparte el privilegio de tener integrada una Aviación Naval.

   Ese método consiste en la disposición reglamentaria de que las Fuerzas de Tareas que integran Portaaviones, cuando tienen como Comandante un oficial orientado en superficie, o Submarinos, el correspondiente Jefe de Estado Mayor debe ser un oficial orientado en Aviación, y viceversa.

   Se puede asimismo, adoptar un procedimiento similar para determinados comandos y cargos, por ejemplo:

   - Si el Comandante en Jefe de la Armada y el Jefe del Estado Mayor General, son de las orientaciones Superficie y/o Submarinos, el Jefe de la Jefatura de Operaciones de ese Estado Mayor debe ser orientado en Aviación, y viceversa.
   - Mientras no se produzca la situación anterior, el cargo debería ser ocupado alternativamente por un Oficial Superior orientado en cada una de las orientaciones del Escalafón Comando Naval.
   - De la misma manera, se debería proceder con los cargos de Comandante de Operaciones Navales y Jefes Estado Mayor y de Operaciones del Comando de Operaciones Navales.

ANEXO 1

ARCHIVO ... DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 23

A N E X O I

CAMPAÑA DE LAS ISLAS MALVINAS

CONCLUSIONES GENERALES:

1. Las fuerzas de superficie propias se encontraron severamente restringidas en su libertad de acción debido a la amenaza submarina enemiga, que no pudo ser contrarrestada por falta de medios adecuados, tanto de superficie como aéreos (embarcados y con base en tierra).

NOTA: En todos los casos las restricciones a libertad de acción de las fuerzas que se mencionan en éste y los puntos siguientes, están relacionadas tanto con las operaciones de combate, como con las operaciones logísticas y de inteligencia.

Con respecto a los medios aéreos, y a los de superficie relacionados con su empleo, se identifican los siguientes factores de debilidad:

1.1. Medios Aéreos Antisubmarinos:

1.1.1. Comunes a todas las aeronaves antisubmarinas.

1.1.1.1. Número de aeronaves insuficiente.

1.1.1.2. Empleo simultáneo en otras operaciones.

1.1.2. Los helicópteros AlØ3 y WG-13 - MK23 embarcados en DDs, incluídos los WG-13 - MK87 que se tenía previsto incorporar (Memo. JEOP 1"S"), no tienen ninguna capacidad para la búsqueda, localización y clasificación de submarinos. Unicamente poseen capacidad para ataques antisubmarinos vectoreados.

1.1.3. Los h elicópteros SH-3D embarcados en el PAL A.R.A. "25 DE MAYO", solo tienen capacidad para la investigación y ataque de contactos obtenidos por otros medios. Su disponibilidad en servicio esta afectada por falta de repuestos.

1.1.4. Los aviones S-2E embarcados en el PAL A.R.A. "25 DE MAYO" están limitados por la obsolescencia y vejez del material.

////....

////....

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 34

1.1.5. Los aviones P-2 con base en tierra, se encuentran en una situación aún más crítica que los S-2E.

1.2. Medios de Superficie:

1.2.1. El Portaaviones A.R.A. "25 DE MAYO" está limitado por dimensiones de cubierta, hangares y ascensores y por las perfomances de su única catapulta, a un grupo aeronaval embarcado reducido en número y calidad de aeronaves; más concretamente, no puede ser adecuadamente balanceado. Sù casco, construído según normas civiles, carece de compartimientos y medidas contra torpedos adecuadas.

Es muy vulnerable a la amenaza submarina.

1.2.2. Las unidades de superficie tipo destructor y fragata, en su función de escoltas antisubmarinos del PAL, carecen de la capacidad antisubmarina adecuada.

Los DDs de la Clase MEKO 360 y las Corbetas de la Clase MEKO 1470, a incorporar, no solucionan este problema.

Su diseño sugiere énfasis en el combate superficie-superficie (un solo sonar, ausencia de armas antisubmarinas de mediano y largo alcance, helicóptero embarcado sin capacidad antisubmarina, etc.).

2. Las fuerzas de superficie, aéreas y terrestres propias, se encontraron severamente restringidas en su libertad de acción debido a la amenaza aérea del enemigo, que ejercitó la superioridad aérea en la AROP, (a pesar de sus propias limitaciones en cuanto a la cantidad de aeronaves), la que no fue disputada por deficiencias en la aplicación de la doctrina y falta de medios adecuados.

2.1. Con respecto a la doctrina, pueden identificarse los siguientes factores de debilidad propios:

////....

////....

2.1.1. No incluír entre las responsabilidades primarias de la Armada (DOCFUARA, Art. 121-b), la obtención de la Superioridad Aérea en las áreas y rutas marítimas de interés y sobre las costas y territorios enemigos, cuando estos últimos estan incluídos en un teatro de operaciones tipicamente naval.

Esta situación no está especificamente definida en la Doctrina Fundamental y en consecuencia, con referencia a la Superioridad Aérea:

2.1.1.1. No existen procedimientos establecidos para obtenerla.

2.1.1.2. No hay reglas establecidas para verificar su logro.

2.1.1.3. No se han desarrollado ni adquirido medios específicos a la misión, en particular aeronaves.

2.1.2. No seguir el espíritu del Principio Militar Fundamental (DOCFUARA, Art. 205), según se analiza a continuación:

2.1.2.1. A tenor de la característica escencial "Acción eficaz contra correctos objetivos físicos".

Esta realidad confirma, tanto la Doctrina de la Armada, como la de la Fuerza Aérea, según se detalla a continuación (las operaciones navales, que se enuncian, son de aplicación en la campaña analizada):

- Operaciones Navales en aguas libres (DOCFUARA I, Artículo 415)
- Operaciones Navales en aguas restringidas (DOCFUARA I, Artículo 416)
- Operaciones Navales en el Litoral Marítimo (DOCFUARA, I, Artículo 417)
- Operaciones Anfibias (DOCFUARA I, Art. 507)
- La responsabilidad fundamental de la Fuerza

////....

ARCHIVO ... LA ARMADA FOLIO Nº 26

Aérea en un teatro de operaciones está dada por el logro, mantenimiento y explotación de la superioridad aérea, situación ésta que se traduce en libertad de acción para las Fuerzas de Superficie y a su vez permite a la Fuerza Aérea brindar los apoyos de fuego, de información y de transporte para facilitar las maniobras de las mismas. (Operaciones Aéreas Tácticas, Capítulo I, punto 5).

Por lo expuesto, el correcto objetivo físico de la aviación debería haber sido la destrucción/neutralización/rechazo de la aviación enemiga, con el propósito de lograr la superioridad aérea.

2.1.2.2. A tenor de la característica escencial "Correcta distribución del poder combativo".

Siendo imprescindible el logro de la superioridad aérea, el grueso de los medios aptos debería haber sido empleado con ese propósito.

Aviones como el Mirage V, con adecuada capacidad para el combate aéreo, fueron empleados primordialmente para ataques antisuperficie.

No obstante las ventajas que demostraron los aviones Harrier y Sea Harrier para el combate aéreo, se entiende APTO - FACTIBLE y ACEPTABLE compensarlas por la concentración oportuna de medios sobre la aviación enemiga, de la cual se conocía con suficiente precisión su modo de operación (Número de vuelos en el aire, cantidad de aviones por vuelo, circuítos tipo, etc.) y que según la información provista, eran detecta

////....

dos y trakeados (con limitaciones) en los radares disponibles en la Isla.

2.2. Con respecto a la doctrina, pueden identificarse los siguientes factores de fuerza del enemigo.

Correcta aplicación del principio militar fundamental, según la definición de la ARMADA ARGENTINA.

2.2.1. A tenor de la característica escencial "Correcto objetivo material".

El objetivo material de la aviación enemiga, fue prioritariamente la aviación propia.
Su neutralización/desgaste le permitió obtener la Superioridad Aérea.

2.2.2. A tenor de la característica escencial "Adecuada distribución de los medios".

El grueso de los aviones de caza y ataque del enemigo, fue empleado en la intercepción de los aviones de ataque propios.

Los ataques antiterrestres y antisuperficie, fueron realizados únicamente en situaciones en que no se comprometía o disputaba la superioridad aérea.

2.2.3. A tenor de la característica escencial "Posiciones relativas favorables".

Las posiciones desde donde operaban sus aviones les fueron favorables.

La movilidad de los portaaviones le permitió alejarse a distancias más seguras, cuando apreciaron con más exactitud el radio de acción de los SUE.

La capacidad de V/Stol de los aviones Harrier permitió su empleo desde bases en tierra, sin necesidad de contar

////....

ARCHIVO ... LA ARMADA FOLIO Nº 37

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO

////....

con pistas convencionales.

2.2.4. A tenor de la característica escencial "Adecuada libertad de acción".

La falta de oposición contraaérea propia, lo ejecutado según 2.2.1 y 2.2.2 y lo indicado en 2.2.3., les confirió adecuada libertad de acción.

2.3. Con respecto a los medios aéreos, pueden identificarse los siguientes factores de debilidad propios.

2.3.1. Inexistencia en la Armada Argentina y FAA, de aviones de caza especializados en el Rol Superioridad Aérea.

2.3.2. Los aviones de caza de la FAA (especializados en el rol interceptor) carecían del radio de acción adecuado a las distancias en juego. Sus sistemas de armas aire-aire limitados en alcance.

2.4. Con respecto a los medios aéreos, pueden identificarse los siguientes factores de fuerza del enemigo:

2.4.1. Operación de pistas terrestres sin preparar e independientemente del uso de catapultas abordo.

2.4.2. Radios de acción adecuados a la distancia lugar de despegue-lugar de combate.

2.4.3. Gran capacidad de maniobra que le confiere ventajas para el combate aéreo a distancias cortas.

2.4.4. Capacidad de empleo de sus misiles aire-aire en condiciones IMC.

2.4.5. Misiles aire-aire toda dirección y de mediano alcance.

2.5. Con respecto a los medios aéreos, puede identificarse el siguiente factor de debilidad del enemigo:

Carencia de aviones de alarma aérea/control de interceptaciones

////.....

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 97

////....

aéreas embarcados.(Se desconoce si los aviones AWACS "NIMROD", llegaron a operar en el área Malvinas).

2.6. Con respecto a los medios de superficie, pueden identificarse los siguientes factores de debilidad propios:

2.6.1. Portaaviones A.R.A. "25 DE MAYO"

El buque no pudo ser empleado con ese propósito debido a la amenaza submarina. Por otra parte, las limitaciones indicadas en 1.2.1., en particular lo indicado eon respecto a las posibilidades de la constitución de un Grupo Aeronaval Embarcado, fundamentan la apreciación de que el mismo no permite la integración de aviones adecuados al logro de la Superioridad Aérea local (esta conclusión es válida, no solo para el conflicto con Gran Bretaña, sino que también al enfrentamiento con medios de las Fuerzas Aéreas de Chile o Brasil).

2.6.2. No se intentó el empleo en la zona de operaciones de los DD Clase 42, con gran capacidad para el control de la aviación empeñada en el logro de la superioridad aérea local/defensa aérea de un objetivo.

2.7. Con respecto a los medios de superficie, pueden identificarse los siguientes factores de fuerza del enemigo:

2.7.1. La disponibilidad de dos portaaviones y otras unidades de superficie con capacidad pára la operación de aeronaves, permitió al enemigo completar un grupo aéreo adecuadamente balanceado en cantidad y calidad.

2.7.2. Los DD y FF actuaron complementando los medios aéreos, en las distintas tareas contribuyentes al logro de la superioridad aérea/defensa aérea sobre Malvinas.

////....

////....

3. Las fuerzas terrestres propias se encontraron restringidas en su libertad de acción, por falta de movilidad adecuada a las características hidrotopográficas del teatro de operaciones y de apoyo aéreo.

Ello es atribuíble, concurrentemente con:

- Lo indicado en 1 y en 2.
- Las limitaciones específicas que corresponden ser evaluadas por los respectivos Comandantes en tierra, y
- Lo que se aprecia en 4,

a los siguientes factores de debilidad propios:

3.1. Helicópteros de transporte insuficientes en cantidad y calidad (en particular capacidad de operar en condiciones IMC).

3.2. Inexistencia de helicópteros de ataque aptos para la escolta y apoyo de las fuerzas helictransportadas, así como otras operaciones de ataque antiterrestre independiente.

3.3. Inexistencia de aviones de reconocimiento táctico.

3.4. Inexistencia de aeronaves de exploración antiterrestre y de vigilancia del campo de batalla.

3.5. Radio de acción reducido e incapacidad de operar en condiciones IMC de la aviación de ataque propia (en la tarea específica de apoyo aéreo a fuerzas terrestres).

3.6. Incapacidad de las fuerzas propias de solucionar, la debilidad presentada por las limitaciones en el radio de acción de los aviones de ataque, mediante el desarrollo y operación de aeródromos de campaña en tiempos adecuados a una operación de conquista de territorio.

3.7. Con respecto a los medios disponibles en la Armada, caben aclarar las siguientes limitaciones en particular:

3.7.1. Aviones de ataque.

////....

////....

3.7.1.1. Limitaciones comunes a todas las aeronaves de ataque.

- Cantidad inicial insuficiente, lo que originó que las pérdidas en combate, accidentes operacionales y acción del enemigo sobre aeródromos propios, degradara rápidamente la capacidad de ataque propia.
- Radios de acción reducidos.
- Inexistencia de sistemas de navegación táctica.
- Sistemas de control tiro (intervalómetros, programadores) inadecuados o inexistentes.
- Inexistencia de equipos de contramedidas electrónicas y contra IF.
- Incapacidad de ataque nocturno/todo tiempo.

3.7.1.2. Limitaciones específicas de los aviones A4Q.

- El grueso de los aviones debió estar sin servicio, por falta de cartuchos eyectores de asiento.
- Los cañones MK12 de 20 mm, se trabaron en combate, de acuerdo a lo anticipado y comunicado a la superioridad reiteradamente.

3.7.1.3. Limitaciones específicas a los aviones MC32/33 y T-34.

Solo pueden ser empleados contra blancos ligeramente defendidos y contando con indisputada superioridad aérea.

3.7.1.4. Limitaciones específicas a los helicópteros AI03.

- Variedad de tareas a cumplir, que compromete su empleo en la tarea de ataque y obstaculiza el adiestramiento específico.

////....

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 31

////....

- Falta de capacidad para portar armas de autodefensa en la configuración Misiles.
- Velocidad entre un 50% y 30% menor que la requerida para la tarea (excepto en zona de montaña).
- Inadecuada distribución de los escasos helicópteros disponibles.

3.7.2. Helicópteros de Transporte

3.7.2.1. Para esta tarea se planificó, sin concretarse su utilización, emplear los SH-3D, no diseñados para esta tarea y que a la par de estar comprometidos en otras tareas, sus tripulantes no están adiestrados con la profundidad requerida, para la misión de transporte de asalto.

3.7.2.2. Las consideraciones anteriores son aplicables a los helicópteros PUMA de la Prefectura Naval Argentina.

3.7.3. Dotaciones y equipos de aeródromos de campaña.

No existen unidades permanentemente organizadas y equipadas para montar, sostener, defender y operar un aeródromo de campaña. Como en oportunidades anteriores, se debió recurrir a desprendimientos de distintas fuerzas y unidades aeronavales.

4. Las fuerzas propias, se encontraron restringidas en su libertad de acción por la falta de información exacta y oportuna sobre las fuerzas aeronavales del enemigo. (En el punto 3 se trato de la exploración antiterrestre).

La determinación de las posiciones del enemigo, su composición, movimientos y otros datos imprescindibles para la conducción de las operaciones, fue insatisfactoria, tanto dentro como fuera del teatro de operaciones.

////....

ARCHIVO ... LA ARMADA
FOLIO
No 33

////....

La exploración en las áreas oceánicas y el litoral marítimo, fuera del área de batalla Malvinas, recayó en la FAA. La misma fue de muy bajo rendimiento, por falta de medios adecuados y de doctrina y adiestramiento específicos.

La exploración antisuperficie en las aguas proximas a Malvinas, fue efectuada casi con exclusividad por la Armada, con grandes riesgos para el material y el personal y resultados inadecuados a los requerimientos operativos.

Se desconocen los alcances de la exploración aérea costera en las Malvinas, pero los desembarcos en San Carlos y Bahía Agradable presuponen su inexistencia o ineficiencia.

La situación descripta, es atribuíble a la falta de medios aeronavales de exploración adecuados, con respecto a los cuales se identificó los siguientes factores de debilidad.

4.1. Referidos a las aeronaves de Exploración disponibles.

4.1.1. Limitaciones comunes a todas las aeronavaes de exploración.

4.1.1.1. Ninguna de las aeronaves empleadas, está concebida, diseñada, ni equipada para la exploración con oposición aérea.

4.1.1.2. Carecen del radio de acción para explorar áreas oceánicas y las aguas proximas a las Islas Argentinas en el Atlántico Sur.

4.1.1.3. Carecen de velocidad para evadir con razonable probabilidad de éxito, un interceptor subsónico.

4.1.1.4. Su cantidad es insuficiente.

4.1.1.5. Sus equipos de alarma radar y MAE son inadecuados y obsoletos o improvisados.

4.1.1.6. Sus radares son obsoletos o inadecuados.

4.1.2. Limitaciones específicas a los aviones P-2.

////....

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 34

////....

Los aviones han sobrepasado su vida útil. Carecen de repuestos y presentan fallas permanentemente, que le quitan toda confiabilidad.

4.1.3. Limitaciones específicas a los aviones S-2E.

Su planta propulsora es obsoleta. Su diseño es el de avión antisubmarino embarcado.

4.1.4. Limitaciones específicas a los aviones EMB-111

Carecen de sistema antihielo, lo que restringe su empleo en condiciones VMC.

5. Como producto de las restricciones propias mencionadas precedentemente, el enemigo tuvo:

- Adecuada libertad de acción para sus fuerzas submarinas, de superficie, aéreas y terrestres en el Teatro de Operaciones Malvinas.
- Absoluta libertad de acción en las áreas y líneas de comunicaciones relacionadas con el Teatro de Operaciones.

La libertad de acción a que se hace referencia, debe atribuírse, concurrentemente con el establecimiento de la situación descripta en 1, 2, 3 y 4, a la incapacidad propia de efectuar ataques aéreos antisuperficie a gran distancia de la costa.

Esta incapacidad es producto de los siguientes factores de debilidad propios:

5.1. Inexistencia de aviones exploradores adecuados (exploración lejana/reconocimiento táctico).

5.2. Inexistencia de aviones de ataque de gran radio de acción y velocidad de penetración (con capacidad todo tiempo).

5.3. Insuficientes aviones para reaprovisionamiento de combustible en vuelo (inexistentes en la ARA). Los disponibles de baja velocidad y radio.

////....

////....

5.4. Los aviones utilizados para ataque antisuperficie fuera de aguas restringidas, fueron los SUE.

Estos aviones tienen las siguientes limitaciones:

5.4.1. Reducido radio de acción para la tarea.

5.4.2. Requieren exploración en contacto.

5.4.3. El completamiento del alistamiento operativo de la unidad, estaba previsto para mediados de 1983.

5.4.4. Solo se disponía de cinco misiles "EXOCET".

6. Contribuyen a configurar la situación descripta en los puntos precedentes, los siguientes factores de debilidad propios:

6.1. Carencia de Planes que previeran la situación.

Retirado del original

La orden de planificar las operaciones aeronavales, contribuyentes a la defensa de las Is. Malvinas, fue impartida a este Comando recién el día   de abril.

La inteligencia provista en esa oportunidad no reflejaba la real capacidad aeronaval del enemigo, en cuanto a cantidad, tipo y calidad (performances y armas aire-aire) de sus aviones de caza y ataque.

Del concepto de la operación emitido por el Comando Superior, no surge taxativamente la necesidad de negar al enemigo, por el empleo de los medios de superficie, submarinos y aéreos del C.O.N., la Superioridad Aérea y Naval, a fin de impedirle realizar una operación Anfibia en Malvinas.

A pesar de la insuficiencia de los medios aeronavales propios, tampoco se integraron a la organización del COATLANSUR medios de la Fuerza Aérea Argentina.

6.2. Alistamiento Operativo incompleto

En oportunidad de iniciarse las hostilidades, los medios dependientes del COMANDO DE LA AVIACION NAVAL no se encontraban en

////....

ARCHIVO ... LA ARMADA
FOLIO
No

////....

el adecuado estado de alistamiento operativo, tanto en lo que se refiere al material, como al adiestramiento del personal.

6.3. Organización y Comando

6.3.1. A nivel de teatro de operaciones, no se implementó una orgánica efectiva, en donde se ejerciera el criterio de unidades de comando en los respectivos subteatros, motivando con ello descordinación en la ejecución operativa.

6.3.2. A nivel componente Aviación Naval

La orgánica parece haber sido excesivamente centralizada. Los Comandos de los grupos de tarea estuvieron alejados de sus unidades de tarea.

6.4. Comunicaciones.

6.4.1. Equipos en tierra obsoletos y/o insuficientes en cantidad, incluídos criptófonos.

6.4.2. Insuficiente cantidad de criptófonos en aeronaves.

6.4.3. Falta de instalaciones adecuadas para estaciones de comunicaciones en las bases.

6.4.4. Personal de operadores con falta de adiestramiento en general, atribuíble a ausencia de Oficiales de Comunicaciones en bases aeronavales.

6.5. Fuerzas Amigas.

A pesar de lo ordenado en el párrafo Medidas de Comando del PLN de Operaciones CGL-32 de COATLANSUR, la FAA operó de manera independiente, limitándose a adoptar solo medidas de coordinación con ese Comando para evitar interferencias mútuas.

Por otra parte, a la par de seleccionar un objetivo material incorrecto (Ver 2.1.2.), utilizó, en los ataques a las unidades de superficie enemigas, selecciones de armamento inadecuadas a la tarea.-

////....

FOLIO Nº 37 ARCHIVO ... LA ARMADA

////....

Asimismo, esa fuerza no pudo satisfacer los requerimientos de escolta aérea solicitados, y debieron subordinarse, en la mayoría de los casos, los requerimientos aeronavales de aviones tanques, a los propios de FAA.

La Fuerza Aérea también:

6.5.1. A travez de su campaña de acción psicológica se asignó:

- La ejecución de ataques inexistentes (PAL HERMES).
- Daños al enemigo exagerados (Fgtas. BRILLANT, BROADSWORD, CAMBERRA).
- Conducción (por ejercicio del Comando) de ataques que lo habrían sido por aviones aeronavales (PAL INVENCIBLE).
- Participación, con escolta aérea de aviones Mirage III irreales en los ataques al DD "SHEFFIELD", PAL "INVENCIBLE" y Portacontenedores "ATLANTIC CONVEYOR".
- Etcétera.
- Todo lo cual condujo a apreciaciones erroneas y optimistas sobre los daños producidos al enemigo, e introdujo un factor de incertidumbre sobre la situación real.

Lo expuesto también afectó al FPP de las tripulaciones aeronavales.

6.5.2. Realizó gran cantidad de vuelos de control de tránsito marítimo y exploración antisuperficie de poco o ningún valor práctico.

6.5.3. No estuvo en condiciones de realizar, un efectivo apoyo de fuego aéreo, a las fuerzas terrestres, ni de efectuar otro tipo de misiones directamente relacionadas con las llamadas Operaciones Aeroterrestres.

(¿FORMOSA?)

6.5.4. Atacó buques propios (CORDOBA) o reconoció e identificó erróneamente, como enemigo, a buques propios (Remolcador YEHUIN por buque desembarco Dique de la Clase FEARLESS).

///...

ARCHIVO ... AL DE ... ADA
FOLIO Nº 57

////....

6.6. Limitaciones de Bases y Estaciones Aeronavales.

6.6.1. No existen lugares de dispersión de aeronaves protegidos adecuadamente al efecto de las armas.

6.6.2. No poseen sistemas de defensa aérea adecuados y orgánicos (radares, artillería y misiles antiaéreos, etc).

6.6.3. No poseen sistemas de defensa antiterrestre adecuados en organización y equipos (personal especialiaado en defensa de bases aéreas, armas y equipos, por ejemplo, radares antipersonal, radares antimorteros y morteros, equipos de vigilancia nocturna de gran capacidad, etc.)

6.7. Personal de Pilotos.

6.7.1. El número de pilotos disponibles no permitió un adecuado relevo de tripulaciones.

6.7.2. Los pilotos de la reserva convocados requirieron un adiestramiento tan extenso, que no permitió su incorporación a las unidades de combate en tiempo de participar de las Operaciones.

6.8. Búsqueda y rescate.

No se contó con helicópteros de rescate, de suficiente radio de acción, para asegurar la supervivencia de las posibles tripulaciones derribadas sobre el mar.

6.9. Limitaciones de los aviones de sostén logístico.

6.9.1. No estan diseñados para operar en aeródromos de campaña.

6.9.2. La carga/descarga de material pesada/voluminosa, es muy lenta y difícil.

6.9.3. No tienen capacidad para proveer combustible en vuelo a otras aeronaves.

////....

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 59

////....

6.10. Acción Psicológica.

La falta de adecuada información a la opinión pública, motivó que los logros obtenidos por la Aviación Naval fueran capitalizados por la FAA, con el consiguiente prestigio para esa fuerza, en desmedro de la Armada, y la materialización de un sentimiento negativo en el FPP de las tripulaciones de vuelo y personal propio.

7. Factores de fuerza propios relacionados con la aviación.

7.1. Elevado espíritu de sacrificio y capacidad profesional de las tripulaciones aéreas y personal de mantenimiento.

7.2. Empleo sorpresivo de los aviones SUE, armados con misiles "EXOCET".

8. Se ha verificado que:

8.1. El grueso de las pérdidas de aeronaves propias, debe atribuírse a combate aéreo, preferentemente misiles aire-aire de mediano alcance y toda posición relativa del blanco.

8.2. Un número importante de aeronaves propias, fue destruído en sus lugares de estacionamiento por la acción de la aviación y de unidades terrestres enemigas.

8.3. El grueso de las pérdidas aéreas anemigas, es atribuíble a la artillería antiaérea de pequeño calibre (20/35 mm).

8.4. Con la excepción del Crucero A.R.A. "GENERAL BELGRANO", y el Transporte "ISLA DE LOS ESTADOS", las pérdidas de unidades de superficie propias es atribuíble a la aviación del enemigo.

8.5. La totalidad de las pérdidas de unidades de superficie del enemigo, es atribuíble a la aviación propia.

8.6. Excepto una (DD GLASMORGAN), la totalidad de unidades de superficie del enemigo averiadas, lo fueron por la acción de la aviación propia.

////....

////....

8.7. El enemigo hizo un intenso uso de helicópteros de transporte y de ataque. Operó en condiciones nocturnas.

CONCLUSIONES FINALES

1. La Armada careció de las capacidades necesarias para hacer frente a la amenaza enemiga.

Esa falta de capacidad, puede resumirse en los siguientes factores decisivos ya analizados más arriba:

1.1. En cuanto a la Doctrina.

1.1.1. Omisión en el DOCFUARA I de la responsabilidad primaria de obtener la Superioridad Aérea en las áreas y rutas marítimas de interés y sobre las costas y territorios enemigos, cuando estos últimos están incluídos en un teatro de operaciones tipicamente naval o la Fuerza Aérea no está en capacidad de lograrlo.

1.1.2. Planificación improvisada.

1.1.3. Alistamiento operativo incompleto.

1.1.4. No se identificaron los correctos objetivos materiales cuyo logro hubieran decidido la campaña.

1.1.5. Incorrecta distribución de los medios.

1.1.6. Poca o ninguna participación de aviadores navales en los altos niveles de decisión y planificación e inteligencia, lo que no asegura una total comprensión del rol de la aviación en la Guerra Naval.

1.2. En cuanto a los medios.

1.2.1. Portaaviones A.R.A. "25 DE MAYO" obsoleto.

Su tamaño no permite configurar un Grupo Aeronaval Embarcado balanceado en cantidad y calidad, para enfrentar simultáneamente amenazas en las tres dimensiones.

////....

ARCHIVO DE LA ARMADA FOLIO No 40

////....

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 41

1.2.2. Unidades de superficie de escolta al PAL con muy baja capacidad antisubmarina.

Las futuras incorporaciones no parecen solucionar esta deficiencia.

1.2.3. Aviación Naval.

1.2.3.1. Cantidad de aviones y tripulaciones insuficientes, desproporcionadas al rol de la aviación en la Guerra Naval y a la cantidad de medios de superficie y submarinos de la A.R.A. (Se incluyen en esta apreciación las incorporaciones futuras previstas).

1.2.3.2. Inexistencia de distintos tipos de aeronaves, imprescindibles para cumplir las tareas asignadas.

1.2.3.3. El grueso de las aeronaves en servicio son obsoletas, tanto desde el punto de vista de las plataformas como del de los sensores y sistemas de armas.

Salvo excepciónes no guardan relación, en cuanto a su actualización, con los medios de superficie y submarinos a incorporar y con los que han debido enfrentarse.

Por otra parte, los medios más modernos, con la sola excepción de los aviones SUE, están constituídos por aeronaves de adiestramiento (de muy relativa aptitud para el combate), de transporte y de enlace.

2. La Fuerza Aérea, confirmando la experiencia de otras naciones, ha impuesto su voluntad de ejecutar operaciones independientes en total coincidencia con su propia teoría de la guerra, la que está basada

////....

////....

en una exagerada apreciación sobre la ~~omnipotencia~~ omnipresencia y poder de destrucción de la aviación y en la subestimación de las fuerzas navales y terrestres de superficie y de la aviación embarcada.

Agravando lo expuesto, debe agregarse que lo anterior no fue acompañado por una coherente adhesión a su Doctrina Fundamental, que exige el logro de la Superioridad Aérea como un requisito para el ejercicio del poder aéreo en las operaciones aerotácticas (que son aquellas que se desarrollan, según su propia doctrina, en un teatro de operaciones naval o terrestre).

Todo ello a contribuído, en proporción directa a la libertad de acción así conferida a la Aviación del enemigo (y por carácter transitivo a sus fuerzas navales y terrestres), al resultado negativo de la campaña.

Si a lo analizado más arriba se agrega que, la FAA:

2.1. Ha desarrollado una exagerada campaña de acción psicológica, coincidente con declaraciones y actitudes de neto corte político de su Comandante en Jefe, que sugieren cierta subordinación de los objetivos especificamente militares a los políticos, situación inaceptable desde el punto de vista de las operaciones, cualquiera sea los motivos ulteriores.

2.2. No tiene como responsabilidad primaria las operaciones en el mar y en consecuencia no desarrolla doctrina, procedimientos ni medios específicos, y que por otra parte, si esa responsabilidad le fuera asignada probablemente desarrollaría las correspondientes capacidades desde la óptica de su propia teoría de la guerra, (como lo sugiere la propia experiencia, en lo que se refiere a las operaciones de apoyo a las fuerzas terrestres),

2.3. A menos que se desarrolle de manera desproporcionada a la Armada y al Ejército, no estaría en condiciones de satisfacer los requerimientos simultáneos en un teatro de operaciones navales y otro terrestre.

////....

////....

Puede concluírse con fundadas razones, que no es aceptable que la factibilidad de ejecutar operaciones en el mar, dependa de la participación directa y decisiva de la Fuerza Aérea.

3. El resultado de la campaña confirma la importancia del poder naval y las bases doctrinarias propias, que concurrentemente coinciden de manera general con las del enemigo.

Quedan revalorizados en particular:

3.1. Las operaciones anfibias.

3.2. El rol de los portaaviones, que según la incorrecta apreciación de algún observador mal informado o mal intencionado, podría aparecer disminuído como consecuencia de la necesidad de mantener al PAL "A.R.A. "25 DE MAYO" en aguas de poca profundidad, debido a la amenaza submarina (desproporcionalmente incrementada en la oportunidad, por tener que operar aferrado a la defensa a un lugar geográfico).

APRECIACION

De las anteriores conclusiones, surgen las siguientes apreciaciones:

1. La Armada no tiene actualmente la capacidad necesaria para:

- Explorar el mar argentino.
- Enfrentar la amenaza, simultánea o no, de los siguientes medios proyectados desde posiciones relativas favorables:

  = 12/16 aviones de caza y ataque de alta performance.
  = 4/6 submarinos convencionales modernos.

En consecuencia, teniendo en cuenta que:

- La mayoría de las naciones de América del Sur poseen medios equivalentes a los descriptos como amenaza,
- Las posiciones relativas favorables a que se hace referencia, pueden ser materializadas por un portaaviones relativamente modesto.

////....

ARCHIVO LA ARMADA FOLIO Nº 43

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 14

\////....

- Nuestro actual enemigo, Gran Bretaña, posee 3 portaaviones, con capacidades para operar con 12 o más aviones Sea Harrier; que nuestro enemigo ideológico, la Unión Soviética, posee otros 4 de similares características y que es probable que nuestros potenciales enemigos, Brasil e inclusive Chile los adquirieron.

Puede afirmarse que la Armada no está en condiciones de cumplir su misión (DOCFUARA 1, Art. 120) de:

- Asegurar la soberanía en el mar argentino y sus costas, ante un enemigo que la disputa con una fuerza como la descripta más arriba.
- Proyectar el poder naval sobre el territorio de los posibles enemigos dentro del marco regional.;
- Vigilar y mucho menos aún controlar, aquellas áreas del Atlántico Sur de interés vital para la Nación (Estrecho DRAKE y Mar Antártico, aguas jurisdiccionales de las Islas argentinas en el Atlántico Sur, etc.).

2. La Fuerza Aérea, a travez del prestigio obtenido y/o la posición política asumida:

- Estará en mejor condición de imponer sus teorías de guerra, ante un gobierno civil.
- Como consecuencia de lo anterior, es probable que obtenga del proximo gobierno civil ventajas importantes en cuanto a la asignación de fondos para su reequipamiento, en detrimiento del de la Armada.
- Intentará desplazar a la Armada de parte de sus responsabilidades sobre el control del mar, en particular en los aspectos específicos de la aviación (por ejemplo a travez de la constitución de un "Comando Costero" o rama "Aeromarítima").
- Probablemente reclute en los proximos años lo mejor de la juventud argentina que haya elegido una carrera militar, tal como sucedió con la Armada luego de las revoluciones de 1955, 1976, etc.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO 45

ANEXO 2

METODO SUGERIDO PARA DETERMINAR LOS MEDIOS A DESARROLLAR POR LA ARMADA

La naturaleza de una Armada está definida por su estructura de fuerza, la que a su vez está definida por sus medios de combate, tanto cuantitativa como cualitativamente.

En la determinación de la cantidad y calidad de esos medios, intervienen tres factores principales:

- La Estrategia Naval adoptada por ese Poder Naval
- La amenaza a la cual deberá enfrentarse
- El riesgo aceptado para el cumplimiento de la misión.

La estrategia, la amenaza y el riesgo determinan las capacidades requeridas de esos medios, los que en última instancia se explican en términos de cantidad y características de buques, aeronaves y unidades de I.M.

Para cada una de las amenazas (que se describen en el punto 2), que pueden o no presentarse simultáneamente, se deben determinar las correspondientes capacidades del enemigo.

Para neutralizar esas amenazas, a su vez, se deben concebir distintos modos de acción ideales, imaginando los medios necesarios.

Determinadas la APTITUD, FACTIBILIDAD y ACEPTABILIDAD de cada uno de esos modos de acción, se puede, en función del riesgo aceptado, determinar finalmente la cantidad y calidad de los medios que debería desarrollar el Poder Naval de la Nación.

Cabe aclarar que:

- Gran Bretaña, nuestro actual enemigo, representa una amenaza tal cual la descripta en 2.1.
- Brasil, potencial enemigo, ha manifestado en repetidas oportunidades su vocación de obtener un portaaviones liviano con capacidad de operar aviones de ala fija de caza y ataque, y que su capacidad aérea basada en tierra, excede con creces la amenaza descripta en 2.2.2.3.

///...

///...

- Chile, probable enemigo con el cual mantenemos un conflicto por intereses vitales a la Nación en el Atlántico Sur, ha estado realizando tratativas para la adquisición del PAL H.M.S"HERMES", así como del correspondiente grupo aéreo, y está en condiciones en la actualidad, de materializar todas las amenazas descriptas, excepto la correspondiente a las Fuerzas Aeronavales, dado que aún no posee aviones embarcados y sus medios de superficie principales solo totalizan 8 buques.

I. ESTRATEGIA NAVAL ADOPTADA

La Estrategia Naval propia presume, alcanzar los objetivos de la Guerra Naval en aquellas áreas de interés, según la situación y la misión.

Preve para ello la constitución de Fuerzas Navales de Defensa de Territorio, para proteger los intereses vitales propios y de Fuerzas Navales Estratégicas, para afectar los del enemigo.

Para la constitución de esas fuerzas preve la disponibilidad de distintos elementos componentes, que formando parte de un sistema flexible, pueden ser combinados para llevar a cabo las distintas operaciones que son inherentes a la guerra en el mar.

Esas operaciones requieren de la capacidad de cumplir las distintas tareas funcionales, que con la aptitud para ello de los distintos medios navales, se detallan en el cuadro siguiente:

TAREAS FUNCIONALES BASICAS				MEDIOS		
				Aeronaves	de Superficie	Submarinos
Operaciones de Combate	Antiaéreas	Superioridad Aérea		X		
		Defensa Aérea		X	X	
	Antisubmarinas	Ofensiva		X		X
		de Protección		X	X	X
	Antisuperficie			X	X	X
	Antiterrestres	En la costa		X	X	
		En el interior		X		
	Anfibias	Desembarco	En la costa	X	X	
			En el interior	X		
		Apoyo de Fuego	En la Costa	X	X	
			En el interior	X		
	de Minas	Minado	Ofensivo	X		X
			Defensivo		X	
		Antiminado		X	X	
Operaciones de Apoyo de Combate	De Inteligencia	Alarma Aérea	Perfiles altos y Medios	X	X	
			Perfiles bajos	X		
		Marítima		X	X	X
		Terrestre		X		
	De Comando, Control y Comunicaciones			X	X	
	De Sostén Logístico			X	X	

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO No. 47

///...

2. AMENAZA

El Poder Naval de la Nación debe estructurarse y dimensionarse de modo que esté siempre en condiciones de cumplir con la Misión que emana de los Objetivos Nacionales, enfrentando las circunstancias variables que se le pueden oponer.

La adquisición o renovación de medios exige prolongados plazos y cuantiosos recursos, lo que impone la necesidad de no condicionar su desarrollo a planeamientos inestables o de cortos plazos, basados ene factores de características mutables que pueden variar significativamente.

Hacerlo así, podría ser inconveniente, tanto para la Defensa como para la Economía Nacional, por inadecuación del Poder Naval o mal aprovechamiento de las inversiones.

Asimismo, desarrollar el Poder Naval exclusivamente en función de factores mutables, obligaría a concentrar esfuerzos en aspectos particulares, en perjuicio de la capacidad integral que debe caracterizarlo.

Por lo tanto, en la definición de la amenaza que debe enfrentar el Poder Naval Argentino, se adopta una hipótesis de conflicto tipo, que parte de las siguientes premisas:

- El conflicto se desarrollará dentro de las normas de la guerra convencional, no nuclear.
- El enemigo no estará representado por:
  = Fuerzas combinadas de la NATO o el Pacto de Varsobia.
  = Alguna de las Superpotencias (EE.UU. y U.R.S.S.)
  = Francia.

NOTA: En todos los casos, los medios del enemigo tienen capacidad todo tiempo y de guerra electrónica.

Para una mejor identificación de esa amenaza, esta será considerada desde el punto de vista de la protección de los intereses vitales propios, así como del de la destrucción de los intereses vitales del enemigo. Más concretamente, desde el punto de vista del incentivo que origina la constitución de Fuerzas Navales de Defensa del Te-

///...

///...

rritorio y de Fuerzas Navales Estratégicas.

2.1. Amenazas que originan la constitución de Fuerzas Navales de Defensa del Territorio.

Del análisis del orden de batalla de las Armadas y Fuerzas Aéreas del mundo, surge que con las excepciones que en cada caso se indican, las amenazas posibles estarían representadas por las siguientes Fuerzas:

2.1.1. Fuerzas Submarinas

Entre 4 y 6 submarinos convencionales modernos, operando al mismo tiempo en el litoral marítimo propio por períodos prolongados.

Dado que generalmente operan en forma independiente, requiriendo una cuidadosa y eficiente coordinación entre sí, no es previsible el combate simultáneo con más de dos submarinos.

Los mismos están armados con torpedos y misiles subsuperficie-superficie tipo "Sub-Harpoon" o "Sub-Exocet" y tienen capacidad para el sembrado de minas.

Se excluyen de esta apreciación las siguientes situaciones particulares:

- Conflicto con Gran Bretaña, o China Popular, o Alemania Federal.
- Alianzas de Perú o Brasil con dos o más potencias extracontinentales.
- Alianza de la totalidad de las naciones de Latino América que poseen fuerzas submarinas.

2.1.2. Fuerzas Aeronavales

Hasta dos portaaviones ligeros y hasta 16 destructores y fragatas.

Los grupos aeronavales sumados y las aaeronaves embarca

///...

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 48

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 49

das en distintos medios de superficie, totalizan los siguientes medios:

- 30 aviones de caza y ataque subsónicos de depegue vertical, tipo Sea Harrier.
- 20 helicópteros antisubmarinos y de exploración antisuperficie, tipo SH-3.
- 20 helicópteros multipropósito, tipo WG-13.

Los aviones de caza y ataque están armados con:

- Misiles Aire-Aire de mediano alcance. Posición relativa del blanco indiferente.
- Misiles Aire-Superficie tipo EAGLE y EXOCET.
- Misiles Antiradiación tipo MARTEL.
- Cañones de 30 mm.
- Bombas de hasta 2000 lbs. de propósitos generales y tipo Racimo.

Los helicópteros están armados con:

- Torpedos antisubmarinos.
- Misiles Aire-Superficie tipo Exocet, Sea Skua y AS12.
- Cañones de 20 mm. y ametralladoras de 7,62 mm. tipo "Minigun".

Los destructores y fragatas están armados con:

- Misiles Superficie-Aire para defensa de área, tipo "Sea Dart".
- Misiles Superficie-Aire para defensa puntual antimisil y antiaérea, tipo "Sea Wolf".
- Cañones de doble propósito de 127 mm.
- Cañones antimisil y antiaéreos de 20, 30 y 40 mm. de gran velocidad de fuego.

///...

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO No. 50 49

- Misiles Superficie-Superficie, tipo "Harpoon", "Otomat" y "Exocet".
- Armas Antisubmarinos.

2.1.3. Fuerzas Aéreas y Aeronavales con base en tierra

- Hasta un avión de muy largo alcance, equipado con sistemas de alarma aérea temprana y control de interceptores, operando próximo a la Fuerza Aeronaval Enemiga.
- Un avión de exploración antisuperficie y capacidad de inteligencia electrónica, operando permanentemente en el litoral marítimo propio.
- Eventualmente hasta 8/12 aviones de ataque de alta performance, operando desde tierra, sobre partes del litoral marítimo propio al norte de Mar del Plata y más probablemente al sur de Puerto Deseado.

2.1.4. Fuerzas Anfibias

Por depender su empleo, del éxito de la respectiva Fuerza Aeronaval, no se contempla aquí como amenaza sobre el litoral marítimo.

El caso particular de operaciones anfibias en aguas restringidas se detalla más adelante (ver 2.1.5.), lo mismo que la amenaza de fuerzas terrestres operando en el territorio propio (ver   ).

2.1.5. Fuerzas especialmente adaptadas para la operación en las aguas y costas de la zona insular de la IGTF

- 4/8 lanchas cañoneras/torpederas.
- Embarcaciones medianas y livianas para transporte de personal, vehículos y carga.
- 8/12 helicópteros de exploración, ataque y transporte de tropas (12 hombres cada uno).
- Efectivos terrestres:

///...

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 51

///...

= Hasta un Batallón de Infantería (más) operando en territorio enemigo.

= Hasta una Compañía (más), desembarcable en un solo movimiento por superficie.

= Hasta una Sección (más), desembarcable en un solo movimiento por helicópteros.

- Baterías costeras antisuperficie y antiaéreas.

2.2. Amenazas a las Fuerzas Navales Estratégicas Propias.

Se asume que éstas Fuerzas serán empleadas exclusivamente en el Marco Regional.

Existen cuatro tipos de Fuerzas Navales Estratégicas o de Ataque (DOCFUARA, Art.504), son ellas:

- Fuerzas de ataque de Portaaviones.
- Fuerzas de ataque de Superficie.
- Fuerzas de ataque Anfibio.
- Fuerzas de ataque Submarino.

Las amenazas a esas Fuerzas depende de que operen en aguas libres o del litoral marítimo enemigo, por lo que serán tratadas por separado según esa clasificación, excepto las amenazas a las Fuerzas de ataque Submarinas, que no se analizan en este estudio.

2.2.1. Amenazas a las Fuerzas Navales de Ataque de Portaaviones, de Superficie y Anfibias, en aguas libres.

2.2.1.1. Amenaza Submarina

Está constituída por un número indeterminado de submarinos convencionales modernos, armados con misiles subsuperficie-superficie y torpedos.

Dado que generalmente operan en forma independiente, requiriendo una cuidadosa y eficiente coordinación para evitar interferencias entre sí, no es previsible el combate simultáeo con más de 2/3 submarinos.

///...

///...

2.2.1.2. Fuerzas Aeronavales

Hasta un portaaviones ligero y hasta 8 destructores y fragatas.

El grupo aeronaval del PAL y las aeronaves embarcadas en distintos medios de superficie, totalizan los siguientes medios.

- 15 aviones de caza y ataque subsónicos de despegue vertical, tipo Sea Harrier.
- 10 helicópteros antisubmarinos y de exploración antisuperficie, tipo SH-3.
- 10 helicópteros multipropósito, tipo WG-13.

Los buques y aeronaves están armados como se indicó en 2.1.2.

2.2.1.3. Fuerzas Aéreas o Aeronavales con base en tierra.

Un avión explorador de largo alcance permanentemente.

2.2.2. Amenazas a las Fuerzas Navales de Ataque de Portaaviones, de Superficie y Anfibias, en el litoral marítimo enemigo.

2.2.2.1. Amenaza Submarina

Está constituída por un número indeterminado de submarinos convencionales modernos, armados con misiles subsuperficie-superficie y torpedos.

Dado que generalmente operan en forma independiente, requiriendo una cuidadosa y eficiente coordinación para evitar interferencias entre sí, no es previsible el combate simultáneo con más de 2/3 submarinos.

2.2.2.2. Fuerzas Aeronavales

Hasta un portaaviones ligero y hasta 8 destructores y fragatas.

///...

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 53

///...

Los grupos aeronavales del PAL y las aeronaves embarcadas en distintos medios de superficie, totalizan los siguientes medios:

- 15 aviones de caza y ataque subsónicos de despegue vertical, tipo Sea Harrier.
- 10 helicópteros antisubmarinos y de exploración antisuperficie, tipo SH-3.
- 10 helicópteros multipropósito, tipo WG-13.

Los buques y aeronaves están armados como se indicó en 2.1.2.

Lanchas rápidas con misiles superficie-superficie, en número superior a 4.

2.2.2.3. Fuerzas Aéreas y Aeronavales basadas en tierra.

- Un avión de largo alcance equipado con sistemas de alarma aérea y control de interceptores operando permanentemente.
- Un avión de exploración antisuperficie de largo alcance operando permanentemente.
- Uno/dos aviones de reconocimiento táctico de mediano alcance, cada vez que sea necesario al enemigo.
- 12 aviones de ataque subsónicos armados con misiles aire-superficie tipo exocet y bombas de propósitos generales de distinto peso.
- 12 aviones de caza supersónicos armados con misiles aire-aire de mediano alcance - posición relativa del blanco indiferente y cañones de 20/30 mm.
- 2/3 aviones para reaprovisionamiento de combustible en vuelo.

2.2.3. Amenazas a las fuerzas propias proyectadas sobre el territorio enemigo.

2.2.3.1. Amenazas a la aviación.

////....

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO No 54 53

- Hasta 12 aviones interceptores supersónicos.
- Misiles S/aire para defensa de área.
- Misiles Sup-Aire y artillería antiaérea para defensa puntal.
- Misiles Sup-Aire y armas individuales de infantería.

2.2.3.2. Amenaza a la Fuerza de Desembarco.

Se interpreta que la amenaza será proporcional en magnitud a la fuerza desembarcada.

Doctrinariamente, las Fuerzas de Rechazo incluyen por su mayor peligrosidad:

- Infantería aeromóvil,
- Medios mecanizados,
- Posiciones preparadas de infantería y artillería,
- Aviación de ataque antiterrestre.

3. RIESGO ACEPTADO

Representa el grado de confianza y/o rapidéz con que debe alcanzarse el éxito e incluye la simultaneidad con que puede llevarse a cabo un número de campañas u operaciones, ~~correspondientes~~.

La cuantificación del mismo entra en el terreno de lo subjetivo, pero a priori puede establecerse que:

- Por ser el hombre escencialmente un ser de tierra firme, no se lanza al mar sino impelido por imperiosas necesidades, o cuando un alto grado de civilización le permite hacerlo con positivo beneficio y poco riesgo.

  Es en la tierra donde tiene sus intereses vitales; en ella habitan él y su familia, satisface sus necesidades básicas y las que no lo son también; en ella almacena su cultura y sus tesoros espirituales más preciados. En ella también están, la infraestructura, astilleros, etc, que le permiten lanzarse al mar y se producen o procesan los bienes de intercambio que lo justifican y se basa el res-

///...

pectivo poder naval.

Por lo tanto, la defensa del territorio nacional es la primera tarea a satisfacer por la Armada. Dado su ámbito de competencia, este incentivo queda resuelto negando al enemigo el uso y control de aquellas áreas marítimas, desde donde éste pueda proyectarse sobre las costas y territorios propios. Objetivo en el que no se aceptan fracasos.

- Aferrarse únicamente al objetivo anterior sería desconocer la existencia de los vitales intereses en el mar de la Nación, importantes no solo para su prosperidad y grandeza, sino que también para su seguridad y aún su propia existencia.

Por el mar circula más del 90% del comercio exterior argentino y gran parte del comercio nacional. La suspención del tráfico de ultramar y cabotaje marítimos, podría tener graves consecuencias económicas e inclusive la anulación del poder militar.

Se impone en consecuencia como objetivo, en el que tampoco se aceptan fracasos, el uso de determinadas rutas marítimas y de las respectivas terminales, en particular las afectadas directamente a operaciones militares.

- Con respecto a las restantes situaciones, la Armada debe llevar a cabo sus tareas y misiones contra la amenaza descripta, siempre con razonable seguridad de éxito.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA FOLIO Nº 55

ANEXO 3

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 56

ANEXO 3

PLAN DE EMERGENCIA PARA EL EQUIPAMIENTO DE LA AVIACION NAVAL

1. En el ANEXO 2 se sugiere un método para la determinación del desarrollo que debe alcanzar la Aviación Naval.

Teniendo en cuenta el tiempo que demandaría ese estudio y las correspondientes adquisiciones, así como la situación económica actual, se propone el presente Plan de Emergencia de reequipamiento, basado en las conclusiones del reciente conflicto con Gran Bretaña y en función de las operaciones previstas en el Plan "ORION".

2. En este Plan de Emergencia se presentan dos niveles a alcanzar, Nivel Vital y Nivel Mínimo. Asimismo, como una guia de lo modesto del mismo se agrega un Nivel Mínimo Ideal, que satisface las operaciones funcionales detalladas en el Anexo 2; el mismo no contempla los requerimientos que exigiría un nuevo portaaviones, que reemplace al obsoleto A.R.A. "25 DE MAYO".

3. El nivel vital incluye los mínimos medios a incorporar, sin los cuales no se puede:

-Asegurar la vigilancia del Litoral Marítimo Argentino
-Enfrentar las capacidades de un submarino clase "OBERON".
-Enfrentar las capacidades de los aviones de combate tipo Sea Harrier (Royal Navy), F5F/MIRAGE 50/MIRAGE III (FACH y FAB)
-Efectuar el helitransporte de una sección reforzada de I.M. en territorio hostil.
-Efectuar ataques aéreos ante defensas aéreas comparables a las propias.

3.1. Esos medios son, con primera prioridad:

- 2 Aviones Bo 707-320 (EXP) adaptados como exploradores antisuperficie, recolectores de inteligencia electrónica y tanqueros deberían incorporar misiles Aire-Superficie.

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 57 56

- 9 Helicópteros SH-3H o similares, equipados para guerra antisubmarina de protección cercana, alarma antisuperficie y de aviones de baja altura (hasta 60 MN de la Fuerza); deberían incorporar misiles Aire-Superficie. Permiten la protección por períodos cortos de navegación, durante las 24 horas del día. A menos que se renuncie a la capacidad de transportar aviones de ataque en el PAL A.R.A. "25 DE MAYO", exigen la disponibilidad de un Portahelicópteros.
El mismo puede ser construído en mínimo tiempo y con mínimo gasto, a partir de un casco mercante ya existente.

- 12 Aviones F-4F o similares, con capacidad de combate aéreo todo tiempo, equipados con misiles de mediano alcance - posición relativa del blanco indiferente y armas antisuperficie
Permitirían:

  = Mantener por 24 horas seguidas (1 solo día) una PAC permanente sobre una fuerza naval a 300 MN de la costa propia, o

  = Disputar la superioridad Aérea por períodos de hasta 2/3 horas sobre esa Fuerza, o

  = Disputar la Superioridad Aérea sobre áreas de la IGTF, o

  = Proveer escolta a ataques aéreos (la gran mayoría de los aviones derribados en MLV, lo fueron por carecer de ella), o

  = Efectuar ataques a más de 600MN sin reaprovisionamiento (excepto los antiguos camberra, ningún otro avión de la Armada o FAA supera en la actualidad las 400 MN).

- 6 Helicópteros de propósitos generales, tipo UH-SA 365 N. Permiten el transporte táctico de una sección reforzada de I.M. a más de 150 MN (y regreso), aún en condiciones nocturnas.

- 6 Helicópteros de ataque, tipo AH-SA 365 N. Permiten la escolta y apoyo de fuego a la sección helitransportada. Ataque antitanque. Exploración antiterrestre. Control de la superficie del Canal de Beagle. Operación con el equipamiento adecuado IF y Optrónico, en condiciones nocturnas y de baja visibilidad

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 58

3.2. Con segunda prioridad son necesarios:

- 2 aviones RF-4E o similares, para recuento táctico multisensor
- 3 aviones Falcon 50 (EXP) o similares, adaptados para reconocimiento marítimo y guerra electrónica, y de ser posible misiles Aire-Superficie. Permitirían efectuar reconocimiento del orden de batalla y designación de blancos a aviones de ataque así como batir piquetes Radar y tráfico marítimo en aguas oceánicas
- 6 Helicópteros embarcados en DD y Fragatas, tipo SH-SA 365 N o similares, equipados con radar antisuperficie con capacidad aire-aire y MAD, torpedos antisubmarinos y misiles aire-superficie.
- Transformar los aviones F-28 de manera que puedan proveer combustible en vuelo a aviones de combate (KF-28)

3.3. Con la incorporación de esos medios se deberían descargar las siguientes aeronaves:

- 2 Aviones P-2
- 1 Helicóptero WG-13
- 3 Aviones B-80
- 3 Aviones S-2A

3.4. Asimismo:

- Los 5 SH-3D, podrían ser transformados a SH-3H, con lo cual se reducirían los costos de incorporación de los 9 Helicópteros de este último modelo. Caso contrario pueden ser descargados o transferidos para transporte de asalto
- Se podrían pasar a reserva los 6 A4Q y hasta 4 A4-E
- Sepodrían descargar los 3 PL-6

3.5. Este plan exigiría la formación de las siguientes Escuadrillas.

- 4ta. Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque (F-4E y RE-4E) con asiento en la B.A.C.E., hangar 2.
- 3ra. Escuadrilla Aeronaval de Helicópteros (SH-AS 365 N, anti-

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO N° 59 58

superficie y Antisubmarinos), con asiento en la B.A.C.E., compartiendo hangar 3 con la 2da. Escuadrilla Aeronaval de Helicópteros.

- 4ta. EScuadrilla Aeronaval de Helicópteros UH y AH-AS 365 N, de propósitos generales y de ataque, con asiento en la B.A.A.Z. o B.A.R.G.

3.6. Asimismo, implica desactivar la Escuadrilla Aeronaval de Propósitos Generales.

4. El nivel mínimo detalla los mínimos medios a incorporar que permitirían satisfacer las tareas inherentes al Plan "ORION"

4.1. Esos medios son:

- 5 aviones T-4 C, para reemplazar las pérdidas en el conflicto con Gran Bretaña.
- 1 avión MC-33, para reemplazar las pérdidas en el conflicto con Gran Bretaña.
- 4 aviones TA-4 para el mejor adietramiento de las escuadrillas de caza y ataque.
- 4 aviones RA-4 con capacidad para reconocimiento táctico (electrónico y fotográfico), tanquero y guerra electrónica, para operar desde portaaviones ante amenaza aérea. Pueden ser transformados a partir de los actuales A-4Q o A-4E, o de aviones T-A4.
- 4 aviones F-4E, para aumentar las capacidades indicadas en el Nivel Vital y para reposición de posibles pérdidas en combate.
- 2 aviones RF-4E, para aumentar las capacidades de los indicados en el Nivel Vital y para reforzar posibles pérdidas en combate
- 2 aviones Falcon 50 (FMS) o similares equipados con capacidad fotográfica y multisensor.
- 4 aviones tipo S-2 (T-DAT) con capacidad para alarma aérea temprana y control de interceptores (limitado). Podrían ser tran

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 60
88

formados a partir de los S-2E, actualmente en servicio.

- 4 aviones tipo P-3 o similares para guerra antisubmarina.
- 3 helicópteros SH-3H, para aumentar las capacidades de los indicados en Nivel Vital.
- 6 helicópteros Antisuperficie y Antisubmarinos, tipo SH 365 N, para completar las capacidades de los DD.
- 6 helicópteros de transporte de asalto tipo HH-3E para permitir el transporte táctico de una compañía reforzada de I.M. o el movimiento de una batería de obuses 105 mm. Proveer capacidad (con reaprovisionamiento en vuelo) de rescates en alta mar.
- 6 helicópteros utilitarios, tipo UH-SA 365 N, para reforzar las capacidades de los indicados en Nivel Vital y cubrir posibles pérdidas en combate.
- 6 helicópteros de ataque, tipo AH-SA 365 N, para reforzar las capacidades de los indicados en Nivel Mínimo y la de los helicópteros transporte de asalto CH-3F y cubrir posibles pérdidas en combate.
- 4 helicópteros para vigilancia del grupo de batalla, tipo RH-SA 365 N, equipados con equípos IR LLL TV y Radar antipersonal/antivehículos.
- 1 avión KC-130, para permitir el reaprovisionamiento en vuelo de aviones y helicópteros CH-3F y para eventual transporte de cargas muy pesadas o voluminosas y de vehículos o aeronaves.
- 4 aviones tipo Casa 212 "Aviocar" o similares, para sosten logistico táctico en aeródromos de campaña y lanzamiento de paracaidistas.
- 2 aviones Falcon 50 o similares, para enlace, transporte sanitario urgente, remolque de blancos, etc.

4.2. Implica la creación de las siguientes Escuadrillas:

- 2da. Escuadrilla Aeronaval de Exploración (Falcon 50 EXP y FMS)

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 61
60

- 3ra. Escuadrilla Aeronaval de Exploración
  (S-2 modificado)

- 5ta. Escuadrilla Aeronaval de Helicópteros
  (AH-SA 365 N y RH-SA 365 N)

- 6ta. Escuadrilla Aeronaval de Helicópteros
  (SH-3E)

- 3ra. Escuadrilla Aeronaval de Sostén Logístico Móvil
  ("AVIOCAR")

4.3. Implica el descargo de los siguientes aviones

- 2 B-80F

4.4. Implica la desafectación de la Escuadrilla Aeronaval de Reconocimiento

5. Apéndices.

5.1. Planilla detallada por Nivel, de las Escuadrillas Aeronavales, Aeronaves y Pilotos.
Valen para ella las siguientes observaciones:

(1)= Pilotos actualmente destinados en esas unidades, incluyendo los respectivos Comandantes de Escuadras Aeronavales y SS.JJ. y OO. que habitualmente forman parte de tripulaciones.

(2)= Todos los aviones de Propósitos Generales, han sido considerados formando parte de la Escuadrilla Aeronaval de Propósitos Generales.
Esta Escuadrilla debería ser desactivada al alcanzar el nivel Vital.
Los aviones que figuran en este último nivel y en Nivel Mínimo, serían distribuídos entre las distintas unidades.

5.2. Organización propuesta para cada Nivel.

5.3. Resumen por Nivel, de las Fuerzas, Escuadras y Escuadrillas Aeronavales y Pilotos y aeronaves.—

APENDICE (5.1.)

ESCUADRILLA	MODELO DE AERONAVE	PROPOSITO	CANTIDADES ACTUALES: AERONAVES	CANTIDADES ACTUALES: PILOTOS REAL (1)	CANTIDADES ACTUALES: PILOTOS MINIMO	CANTIDADES ACTUALES: PILOTOS ACEPTABLE	CANTIDADES VITALES: AERONAVES	CANTIDADES VITALES: PILOTOS MINIMO	CANTIDADES VITALES: PILOTOS ACEPTABLE	MINIMO PLAN ORION: AERONAVES	MINIMO PLAN ORION: PILOTOS MINIMO	MINIMO PLAN ORION: PILOTOS ACEPTABLE	IDEAL: AERONAVES	IDEAL: PILOTOS MINIMO	IDEAL: PILOTOS ACEPTABLE
E.A. de INSTRUCCION	T-34-C	Instrucción Básica contra Insurgencia	11	16	11	17	11	11	17	16	16	24	16	16	24
1° E.A. de CAZA y ATAQUE	MC-32	Instruc. Avanzada APAC	6	22	6	9	6	6	9	6	6	12	-	-	-
	MC-33	Instruc. Avanzada APAC	5		5	8	5	5	8	6	6	9	16	16	24
2° E.A. de CAZA Y ATAQUE	SUE	Ataque - Interceptor	14	9	14	21	14	14	21	14	14	21	14	14	21
	RSUE	Reconoc.táct.-Multisensor - Tanquero	-		-	-	-	-	-	-	-	-	6	6	9
3° E.A. de CAZA y ATAQUE	A-4Q	Ataque/APAC	6	10	6	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	A-4E	Ataque/APAC	20		20	20	16	16	24	16	8	24	-	-	-
	TA-A	Ataque - Adiestramiento avanzado	-		-	-	-	-	-	4	4	6	-	-	-
	RA-4	Reconoc,táct.-Multisensor - Tanquero	-		-	-	-	-	-	4	4	6	-	-	-
	AV-8A/B	Ataque-APAC-Interceptor Diur.(V/Stol)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	16	16	24
	TAV-8A/B	Adiestramiento avanzado - (V/Stol)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	4	4	6
	RAV-8A/B	Reconoc. Multisensor-(V/Stol)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	4	4	6
4° E.A. de CAZA y ATAQUE	F-4E	Superioridad Aérea Ataque	-		-	-	12	24	36	16	32	48	-	-	-
	RF-4E	Reconoc.táctico - Multisensor	-		-	-	2	4	6	4	8	12	-	-	-
	F-18	Superioridad Aérea Ataque	-		-	-	-	-	-	-	-	-	16	16	24
	RF-18	Reconoc.táctico - Multisensor	-		-	-	-	-	-	-	-	-	4	4	6
5° E.A. de CAZA y ATAQUE	A-18	Interceptor - Ataque	-		-	-	-	-	-	-	-	-	16	16	24
	TA-18	Instruc. Avanzada	-		-	-	-	-	-	-	-	-	4	4	6
E.A. de RECONOCIMIENTO	BE-80 FMS	Fotógrafo	2	16	4	6	2	4	6	-	-	-	-	-	-
1° E.A. de EXPLORACION	P-2	Exploración-Antisubmarina	2	11	8	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Bo 707-320 Exp	Explorad.-Intelig.y Grra.Elect.-Tanque	-		-	-	3	12	18	3	12	18	4	16	24
	FALCON 50 Exp	Explorad.-Grra.Elec. Ataque A/Superficie	-		-	-	3	9	14	-	-	-	-	-	-
2° E.A. de EXPLORACION	FALCON 50 Exp	Explorad.-Grra.Elec. Ataque A/Superficie	-		-	-	-	-	-	3	9	12	6	18	24
	FALCON 50 FMS	Fotógrafo y Multisensor	-		-	-	-	-	-	2	4	8	2	4	6
3° E.A. de EXPLORACION	S-2T.DAT	Alarma Aérea Temp. CIC (limitado)	-		-	-	-	-	-	4	12	18	4	12	18
E.A. ANTISUBMARINA	S-2E	Antisubmarino	6	12	12	18	6	12	18	-	-	-	-	-	-
	P-3	Antisubmarino	-		-	-	-	-	-	3	12	18	6	24	36
1° E.A. de HELICOPTEROS	AIØ3	Instrucción - Propogen - Ataque	6	23	12	18	6	12	18	6	12	18	12	12	18
	ECUREIL	Instrucción - Propogen	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2° E.A. de HELICOPTEROS	SH-3D	Antisubmarino	5	8	10	15	9	18	27	12	24	36	12	24	36
	SH-3H	Antisubmarino Antisuperficie	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3° E.A. de HELICOPTEROS	WG-13	Antisuperf. - Antisubmarino (DD y FF)	1		2	3	6	12	18	12	24	36	12	24	36
	SH-SA 365 N	Antisuperf. - Antisubmarino (DD y FF)	-		-	-	6	12	18	12	24	36	12	24	36
4° E.A. de HELICOPTEROS	UH-SA 365 N	Propogen	-		-	-	6	12	18	-	-	-	-	-	-
	AH-SA 365 N	Ataque	-		-	-	-	-	-	12	24	36	-	-	-
5° E.A. de HELICOPTEROS	AH-SA 365 N	Ataque	-		-	-	-	-	-	4	8	12	4	8	12
	RH-SA 365 N	Vigilancia Campo de Batalla	-		-	-	-	-	-	-	-	-	16	32	48
	AH-64	Ataque	-		-	-	-	-	-	8	16	24	12	24	36
6° E.A. de HELICOPTEROS	HH-3E	Transporte de Asalto Rescate Alta Mar	-		-	-	-	-	-	-	-	-	6	12	18
7° E.A. de HELICOPTEROS	RH-53D	Transp.pesado-Resc. Al.Mar -Antiminado	-		-	-	3	6	9	3	6	9	-	-	-
1° E.A. de SOSTEN LOGISTICO MOVIL	L-188	Transporte	3	8	6	9	-	-	-	1	4	6	4	16	24
	KC-130	Transp.pesado -Tanquero (Av. y He)	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2° E.A. de SOSTEN LOGISTICO MOVIL	F-28	Transporte	3	10	6	9	3	6	9	3	6	9	4	8	12
	KF-28	Transporte - Tanquero	-		-	-	-	-	-	4	8	12	6	12	18
3° E.A. de SOSTEN LOGISTICO TACTICO	"AVIOCAR"	Transp. táctico	-		-	-	8	16	18	8	16	18	-	-	-
E.A. de PROPOSITOS GENERALES (2)	B-200	Enlace	8	14	16	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	B-80	Enlace	3		6	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	[illegible]	Enlace - Remolque Blancos	3		6	9	3	6	9	3	6	9	3	6	9
	PL-6	Propogen (Stol)	3		6	9	1	2	3	1	2	3	-	-	-
	HS-125	Enlace (VIP)	1		2	3	-	-	-	2	4	6	8	16	24
	FALCON 50 PG	Enlace- Remol.blancos-Ataq.Trans.Mirit.	-		-	-	-	-	-						

62
ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 62

APENDICE (5.2)

COMANDO DE LA AVIACION NAVAL

VITAL (1)

- **F.A.Nº 1** (Fza.Aeronav.de Instruc)
  - Escuela de Aviación Naval
    - E.A. de Instrucción (11 T-34C)
  - E.A.Nº 1
    - 1º E.A. de Caza y Ataque (6 MC32/5 MC33)
    - 1º E.A. de Helicópteros (6 AIØ3)
    - E.A. de Reconocimiento (2 BE-80F)
- **F.A.Nº 2** (Fza.Aeronav. de Flota)
  - E.A.Nº 2 (Gpo.Aeronav.Embar.)
    - 2º E.A. de Caza y Ataque (14 SUE)
    - E.A. Antisubmarina (6 S-2E)
  - E.A.Nº 3 (Gpo.Aeronav.Helicóp. Embarcados)
    - 2º E.A. de Helicópteros (9 SH-3H)
    - 3º E.A. de Helicópteros (6 SH-SA 365 N)
- **F.A.Nº 3** (Fza.Aer.S.Log.Móvil)
  - E.A.Nº 4 (Gpo.Aeronav.Sostén Logístico Móvil)
    - 1º E.A. de Sostén Logístico Móvil (3 L-188)
    - 2º E.A. de Sostén Logístico Móvil (3 KF-28)
- **F.A.Nº 4** (Fza.Aeron.de las Fzas de Desembarco)
  - E.A.Nº 5 (Gpo.Aeronav.Helicóp de Maniobra)
    - 4º E.A.Helicópter. (6 HH-SA 365 N / 6 AH-SA 365 N)
- **F.A.Nº 5** (Fza.Aeronav.Estratégica)
  - E.A.Nº 6 (Gpo.Aeronaval de Exploración)
    - E.A.Exploración (3 Bo 707-320 EXP 3 Falcon 50 EXP)
  - E.A.Nº 7 (Gpo.Aeronav. de Caza y Ataque)
    - 1º E.A de Caza y Ataque (16 A4E)
    - 4ºE.A.Cza. y Ataq. (12 F-4E /2 RF-4E)

MINIMO — PIN ORION (2)

- **F.A.Nº 1** (Fza.Aeronav.de Instruc)
  - Escuela de Aviación Naval
    - E.A. de Instrucción (11 T-34C)
  - E.A.Nº 1
    - 1º E.A. de Caza y Ataque (6 MC32/ 5 MC33)
    - 1º E.A. de Helicópteros (6 AIØ3)
- **F.A.Nº 2** (Fza.Aeronav. de Flota)
  - E.A.Nº 2 (Gpo.Aer.Embarcado)
    - 2º EA. de Caza y Ataque (14 SUE)
    - 3º E.A.Explorac. (4 S-2T-DAT)
  - E.A.Nº 3 (Gpo.Aer.Helicópt.) Embarcados
    - 2º E.A. de Helicópteros (12 SH-3H)
    - 3º E.A. de Helicópteros (12 SH-SA 365 N)
- **F.A.Nº 3** (Fza.Aer.S.Log.Móvil)
  - E.A.Nº 4 Gpo.Aeronav.Sosten Logistico Móvil)
    - 1ºEA. S.L.Móvil (3 L-188 / 1 KC-130)
    - 2º E.A. de Sostén Logístico Móvil (3 KF-28)
    - 3º E.A. de Sostén Logístico Táctico (4 "AVICCAR")
- **F.A.Nº 4** (Fza.Aeronav.de las Fzas. de Desembarco
  - E.A.Nº 5 (Gpo.Aeronav.Helicóp de Maniobra)
    - 4º E.A. de Helicópteros (12 HH-SA 365 N)
    - 5ºEA.Helicópteros (12 AH-SA 365 N/ 4 RH-SA 365 N)
    - 6º E.A. de Helicópteros (8 HH-3E)
- **F.A.Nº 5** (Fza.Aeronav.Estratégica
  - E.A.Nº 6 (Gpo.Aeronaval de Exploracion)
    - 1ºE.A.Exploración (3 Bo 707-320 Exp
    - 2ºE.A.Exploración (3 Falcon 50 Exp/ 3 Falcon 50 FMS)
  - E.A.Nº 7 (Gpo.Aer. de Caza y Ataque)
    - 1ºE.A.Cza. y Ataq. (16 A-4E/4 RA-4/ 4 TA-4)
    - 4º E.A. de Caza y Ataque (16 F-4E/4 RF-4E)

MINIMO — IDEAL (3)

- **F.A.Nº 1** (Fza.Aeronav.de Instruc.
  - Escuela de Aviación Naval
    - E.A. de Instrucción (20 T-34C)
  - E.A.Nº 1
    - 1º E.A. de Caza y Ataque (20 MC-33)
    - 1º E.A. de Helicópteros (12 "Ecureil"
- **F.A.Nº 2** (Fza.Aeronav. de Flota)
  - E.A.Nº 2 (Gpo.Aer.Embarcado)
    - 2º E.A. de Caza y Ataque (14 SUE/ 6 R-SUE)
    - 3º E.A. de Exploración (4 S-2T-DAT)
  - E.A.Nº 3 (Grupo.Aer.Helicópt. Embarcados)
    - 2º E.A. de Helicópteros (12 SH-3E)
    - 3º E.A. de Helicópteros (12 SH-SA 365 N)
- **F.A.Nº 3** (Fza.Aer.S.Log.Móvil)
  - E.A.Nº 4 (Gpo.Aeron.Sostén Logistico Móvil)
    - 1º E.A. de Sosten Logistico Móvil (4 KC-130)
    - 2º E.A. de Sostén Logístico Móvil (4 KF-28)
    - 3º E.A. de Sostén Logístico Táctico (6 "Aviocar")
- **F.A.Nº4** (Fza.Aeronav.de las Fzas.de Desembarco)
  - E.A.Nº 5 (Gpo.Aeron.Helicóp. de Manicbra)
    - 4º E.A. de Helicópteros (12 UH-SA 365 N)
    - 6º E.A. de Helicópteros (12 HH-3E)
  - E.A.Nº 8 (Gpo.Aeron.de Caza y Ataque)
    - 3ºE.A.Cza. y Ataq. (16 AV-8A/4 RAV-8A 4 TAV-8A)
    - 5º EA.Helicópter. (16 AH-64 / 4 RH-AS 365 N)
- **F.A.Nº 5** (Fza.Aeron.Estratégica)
  - E.A.Nº 6 (Gpo.Aeronaval de Exploración)
    - 1º E.A. de Exploración (4 Bo 707-320 EXP
    - 2ºE.A.Exploración (6 Falcon 50 Exp/ 2 Falcon 50 FMS)
    - 7º E.A. de Helicópteros (6 RH-53D)
  - E.A.Nº 7 (Gpo.Aeron.de Caza y Ataque)
    - 1º E.A. de Caza y Ataque (16 F-18/4 RF-18)
    - 5º E.A. de Caza y Ataque (16 A18/ 4 TA-18)

NOTAS:

(1) Distribuídos en las Fuerzas Aeronavales:
3 PL-6 / 8 BE-200 / 1 HS-125

(2) Distribuídos en las Fuerzas Aeronavales:
3 PL-6 / 8 BE-200 / 1 HS-125 / 2 FALCON 50 PG

(3) Distribuídos en las Fuerzas Aeronavales:
3 PL-6 / 8 FALCON 50 PG.

62
ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO
Nº 63

ARCHIVO GENERAL DE LA ARMADA
FOLIO Nº 64
85

APENDICE (5.3)

	TOTALES	ACTUAL	VITAL	MINIMO PLN ORION	MINIMO IDEAL
	Aeronaves	110	131	192	249
	Helicópteros	12	33	66	84
	Aviones	98	98	126	165
MINIMO	Pilotos	164	219	401	362
MINIMO	Pilotos de Helicópteros	24	66	132	164
MINIMO	Pilotos de Aviones	140	153	272	298
ACEPT.	Pilotos	246	328	599	540
ACEPT.	Pilotos de Helicópteros	36	99	198	240
ACEPT.	Pilotos de Aviones	210	139	401	300
	Pilotos Estimados 1983 (GU2 a CF5)	240	-	-	-
	Fuerzas Aeronavales	3	5	5	5
	Escuadras Aeronavales	6	7	7	8
	Escuadrillas Aeronavales	12	14	18	20
	Escuadrillas de Helicópteros	2	3	6	7
	Escuadrillas de Aviones	10	11	12	13
	Modelos Aeronaves distintas	18	18	20	18
	Modelos Helicópteros distintos	3	3	3	5
	Modelos Aviones distintos	15	15	17	13